

平成 22 年第 4 回糸魚川市議会臨時会会議録 第 1 号

平成 22 年 8 月 2 日（月曜日）

議事日程第 1 号

平成 22 年 8 月 2 日（月曜日）

午前 10 時 00 分 開議

- 日程第 1 会議録署名議員の指名
日程第 2 会期の決定
日程第 3 議案第 81 号

本日の会議に付した事件

- 日程第 1 会議録署名議員の指名
日程第 2 会期の決定
日程第 3 議案第 81 号

応招議員 26 名

+

出席議員 26 名

1 番	甲 村	聰 君	2 番	保 坂	悟 君
3 番	斉 木	勇 君	4 番	渡 辺	重 雄 君
5 番	倉 又	稔 君	6 番	後 藤	善 和 君
7 番	田 中	立 一 君	8 番	古 川	昇 君
9 番	久保田	長 門 君	10 番	保 坂	良 一 君
11 番	中 村	実 君	12 番	大 滝	豊 君
13 番	伊 藤	文 博 君	14 番	田 原	実 君
15 番	吉 岡	静 夫 君	16 番	池 田	達 夫 君
17 番	古 畑	浩 一 君	18 番	五十嵐	健 一 郎 君
19 番	高 澤	公 君	20 番	樋 口	英 一 君
21 番	松 尾	徹 郎 君	22 番	野 本	信 行 君
23 番	斉 藤	伸 一 君	24 番	伊 井	澤 一 郎 君
25 番	鈴 木	勢 子 君	26 番	新 保	峰 孝 君

欠席議員 0 名

説明のため出席した者の職氏名

市	長	米	田	徹	君	副	市	長	本	間	政	一	君										
総	務	部	長	織	田	義	夫	君	市	民	部	長	小	掠	裕	樹	君						
産	業	部	長	深	見	和	之	君	総	務	課	長	田	鹿	茂	樹	君						
企	画	財	政	課	長	吉	岡	正	史	君	交	流	観	光	課	長	滝	川	一	夫	君		
商	工	農	林	水	産	課	長	金	子	裕	彦	君	都	市	整	備	課	長	金	子	晴	彦	君
教	育	長	竹	田	正	光	君																

事務局出席職員

局	長	神	喰	重	信	君	次	長	小	林	武	夫	君
係	長	松	木	靖	君								

午前１０時００分 開議

+

○議長（倉又 稔君）

おはようございます。

これより平成２２年第４回糸魚川市議会臨時会を開会いたします。

欠席通告議員はありません。

定足数に達しておりますので、直ちに会議を開きます。

日程第１．会議録署名議員の指名

○議長（倉又 稔君）

日程第１、会議録署名議員の指名を行います。

会議録署名議員には、１１番、中村 実議員、２６番、新保峰孝議員を指名いたします。

日程第２．会期の決定

○議長（倉又 稔君）

日程第２、会期の決定を議題といたします。

会期については、去る７月２６日に議会運営委員会が開かれておりますので、その経過と結果について委員長の報告を求めます。

高澤 公議会運営委員長。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

高澤委員長。〔１９番 高澤 公君登壇〕

○１９番（高澤 公君）

おはようございます。

議会運営委員会報告を行います。

去る７月２６日に議会運営委員会が開催されておりますので、その経過と結果についてご報告いたします。

本日招集されました平成２２年第４回市議会臨時会に提出されました議案は、お手元に配付されております議案書のとおり、平成２２年度の一般会計補正予算（第２号）の１件であります。

協議の結果、この議案につきましては、本日、委員会の付託を省略し、即決でご審議いただきたいことで、委員会の意見の一致をみております。

次に、会期及び日程につきましては、会期は本日１日とし、日程につきましては、お手元配付の日程とすることで、委員会の意見の一致をみております。

なお、議会運営委員会について、先例申し合わせの見直しを行ってまいりましたが、調整ができましたことから、９月定例会において全議員へ配付することで、委員会の意見の一致をみております。

以上で、議会運営委員会の委員長報告を終わります。

○議長（倉又 稔君）

ただいまの委員長報告に対する質疑に入ります。

ご質疑ありませんか。

〔「なし」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

ご質疑なしと認め、これにて質疑を終結いたします。

お諮りいたします。

本臨時会の会期は、本日１日間とし、委員長報告のとおり進めたいと思います。

これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

ご異議なしと認めます。

よって、本臨時会の会期は、本日１日間と決定いたしました。

日程第３．議案第８１号

○議長（倉又 稔君）

日程第３、議案８１号、平成２２年度糸魚川市一般会計補正予算（第２号）を議題といたします。

提案理由の説明とあわせ、当面する課題について市長から発言を求められておりますので、この際これを許します。

米田市長。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

平成２２年第４回市議会臨時会の招集に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

議員の皆様方におかれましては、大変ご多用のところご参集いただき厚くお礼を申し上げます。

本臨時会におきましては、並行在来線の経営会社設立に伴う補正予算の議案１件のご審議をお願いしたいものであります。

議案の内容につきましては、後ほどご説明をさせていただきますが、この機会に２点につきまして、ご報告申し上げます。

最初に、姫川港の植物防疫法による指定について、ご報告申し上げます。

ご承知のとおり姫川港は、昭和４８年９月３０日に開港宣言がなされ、同年１１月、第１船が出港、セメント運搬船を中心に利用が拡大し、昨年８月２０日には関税法による開港指定を受け、外航船舶が直接、姫川港に入港できることとなりました。

これとあわせまして、バイオマス燃料としてヤシ殻を直接、東南アジア等から陸揚げできるよう、植物防疫法による指定に向け関係機関に要望してまいりましたが、去る７月３０日付で、植物防疫法の政令が公布され、同日付で、姫川港が植物防疫法による輸入港の指定を受けたこととなりました。

このことにより、リサイクルポートといたしまして、この基盤が一層充実するとともに、取り扱い貨物量の増加や、船舶の大型化に対応した港の整備促進につながることでありまして、利便性が一層向上した姫川港が、地域経済活性化の物流拠点になることに期待するものであります。

次に、北陸新幹線の軌道工事着手に伴うレール運搬開始について、ご報告申し上げます。

去る７月２６日、直江津港から能生地域、柱道地内の能生軌道基地へのレール運搬が始まりました。

レールは２５メートルと長いため、特殊車両で夜から早朝にかけて低速で輸送いたします。

能生軌道基地へは約２，６００本を運ぶ計画であり、７月２６日から９月末までと、来年４月から７月までの間を予定いたしております。

また、８月下旬から９月末にかけて、姫川港にレール約２，６００本が陸揚げされる計画であります。９月１日から１０月末までの間、青海地域、寺地地内のレール集積場への輸送が行われますが、今後とも新幹線工事の円滑な促進に努めてまいりたいと考えております。

以上、ご報告を申し上げます。

議会並びに議員の皆様からの特段のご理解とご協力を賜りますようお願いを申し上げまして、招集のごあいさつとさせていただきます。

続きまして、提案いたしております議案につきまして、ご説明を申し上げます。

議案第８１号は、平成２２年度一般会計補正予算（第２号）でありまして、歳入歳出それぞれ８８９万７，０００円を追加し、総額２９７億２，４５６万３，０００円といたしております。

去る 7 月 20 日の市議会全員協議会でもご説明申し上げましたが、平成 26 年度末の北陸新幹線開業に伴い経営分離される並行在来線につきましては、今年 5 月 11 日の知事と沿線 3 首長による懇談会の際、知事より、経営主体となる第三セクター会社の設立についてお話があり、その出資金を 6 月議会の補正予算で措置するよう求められたところであります。

県並びに上越市、妙高市では 6 月議会で上程をし、可決されたところでありますが、当市では経営会社の早期設立の必要性は認めるものの、会社設立の目的や会社の姿が見えない中では、議会や市民に説明できないと判断をいたしまして、6 月議会での提案を見送った経過であります。その後、7 月 15 日の並行在来線開業準備協議会経営委員会において、経営計画案が示されました。

課題の整理はされている一方、今後の検討にゆだねたものが数多くあり、決して満足するものではありませんが、経営委員会に、これ以上の結果を求めることができないこともわかりました。

市といたしましても県と協議する中で、並行在来線の経営は、平成 12 年 11 月 7 日の県と沿線自治体の確認書で明記されている、県が責任を持って進めるという方向性を再確認するとともに、糸魚川市議会の考え方にも一定の理解を示したものととらえております。

並行在来線の経営会社に参画、出資することで、当市の立場を訴え、並行在来線の存続に対し意見、提言を行ってまいりますが、検討の過程で、糸魚川市として最終的に判断すべき時期でもあると考えております。

今後とも県並びに上越市、妙高市と連携を図るとともに、限られた財源の中で市民の、また、ジオパークで来訪されるお客様の利便性の向上のために、全庁一丸となり進めてまいりますので、議会並びに議員の皆様方にご理解とご協力をお願い申し上げ、詳細につきましては、この後、所管の部課長が説明いたしますので、よろしくお願い申し上げます。

以上であります、よろしくご審議くださいますよう、お願い申し上げます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡企画財政課長。〔企画財政課長 吉岡正史君登壇〕

○企画財政課長（吉岡正史君）

おはようございます。

それでは議案第 81 号、平成 22 年度糸魚川市一般会計補正予算（第 2 号）について、ご説明を申し上げます。

まず、予算書の 1 ページをお願いいたします。

歳入歳出それぞれ 889 万 7,000 円を追加し、歳入歳出それぞれ 297 億 2,456 万 3,000 円といたしたいものでございます。

それでは、歳入歳出とも事項別明細書によりご説明を申し上げます。

まず、歳出であります、予算書の 10、11 ページをお願いいたします。

2 款、総務費、1 項 10 目、運輸費の 13、並行在来線対策事業の新潟県並行在来線開業準備協議会負担金 19 万 7,000 円の追加は、新潟県並行在来線会社の登記にかかる経費を協議会から支出するための糸魚川市の追加負担分であります。新潟県並行在来線会社出資金 870 万円は、出資総額 1 億 5,000 万円のうち新潟県が 1 億 2,000 万円、沿線 3 市が 3,000 万円であり、開業準備会負担割合に準じた糸魚川市の出資分であります。

次に、歳入であります、8 ページ、9 ページをお願いいたします。

19 款、1 項 1 目 1 節、繰越金 889 万 7,000 円の追加は、歳出の追加に伴い必要となりました一般財源に充当するものでございます。

以上で、平成 22 年度一般会計補正予算（第 2 号）の説明を終わります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

おはようございます。

お配りいたしました資料について説明いたします。

お配りいたしましたものは、先ほど市長が議案説明で触れました、平成 12 年に県と北陸本線沿線の市長と町長が交わしました、「北陸新幹線の建設に伴う並行在来線（北陸本線直江津～糸魚川間）の取扱いに関する基本的な考え方について」という文書の再確認を、県との間で行った文書でございます。

1 枚目の表題「県と沿線との取り決めの確認について」という市長名の文書で県に確認を求めまして、2 枚目の県の交通政策局長名の文書で、そのように対応するとの回答があったものであります。

3 枚目は、平成 12 年の確認書でございます。この確認書をごらんください。

この中のとりわけ、記の 1、基本方針の 1 行目の後半からの「並行在来線は、沿線市町の協力を得ながら、県が責任を持って存続を図る。」という部分。及び、記の 2 の並行在来線の取扱いの（1）の「経営分離に当たり、市町の財政負担は財政状況の許す範囲内にとどめる。」という部分が重要でありまして、これに基づき沿線市と十分協議して対応していくことを再確認するために、文書を交わしたものでありまして、市と県との間で、このことを確認したものでございます。

資料の説明は、以上でございます。

○議長（倉又 稔君）

ただいまの説明に対する質疑に入ります。

ご質疑ありませんか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

田中 立一 議員。

○7 番（田中 立一 君）

おはようございます。

ただいまの説明にもございましたように、6 月の議会においては設立目的や収支の見込み、負担割合などが不明で、市民や議会に説明ができないということで、糸魚川市は見送ったわけでございます。大変な思いで判断された結果ということで、私も評価しているところでございますけれども、今回、出資をして経営に参画したいということで伺います。

7 月 15 日に経営委員会が行われまして、20 日の全員協議会において経営計画案が示されましたけれども、4 自治体の負担割合が示されておりませんし、運賃や運行本数など事業のほとんどの

ものが、まだ今後の検討ということで、全体像が定まらないと報道にもありましたように、また、田中委員長のほうでも、前提条件を決められないことが多く残念と、不完全な内容を認めていることでありました。

不明確だった部分が明らかになったということで、今回のことについては理解ができるんですけども、基本的状況はほとんど変わっていないんじゃないかという中での、参画したいと変化した一番の理由というものは何だったんでしょうか。

また、先月20日に市民への説明会を開催いたしましたして、きょう資料が配られておりますけれども、これを見ましても会場からは厳しい質問がたくさん出ております。これを見て市民は、果たしてこのことについて納得していると考えておられるか、まず伺いたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

まず、1点目でございますけれども、6月議会の前の段階におきましては、まだどういう課題があるかという事柄は整理されておりましたけども、それがどのように関連づけて今後検討していくかというものが、今回の報告書が出たことによりまして全体像が見えてきたと。どの項目とどの項目が関連してくるかということが示されました。とはいうものの、いろいろな組み合わせがあるものですから、どの組み合わせが一番いいというところまでは示されませんでした。

しかし、それを経営委員会で詰めるということは、最終的に、その経営者が責任を持って判断する事柄につながっていくということで、6月議会の段階では、どういうものであるかという事柄が整理されたただけでしたけども、今度はそれをどういうふうな組み合わせがある、どのようなことを今後検討していかなければならないかということが報告書によりまして、できれば幾つかのパターンが示されれば一番よかったんでしょうけども、そこまでは詰め切れないということでありまして、今の段階でそれをやることは可能かとは思いますが、今後いろいろJR等関係機関と話をしていくための時間が必要だという中では、この時点で会社を設立して、責任ある主体同士が主体をつくった上で、JR等々と話を詰めていくことが必要かということがありまして、出資してそれに加わっていくと。その中で、いろいろ市としての考えを述べていくという必要があるというふうに考えたわけでございます。

2点目の市民が不安に思っているのではないかという点でございますけども、そういう意味では、まだ具体的なものが示されてない。それは経営委員会では限界がありますので、そういう意味では示されないということは事実かとは思いますが、それは経営委員会の権限といいますか、役割を超える部分もあろうかと思えます。

市民説明会の場で出た質問につきましては、JRの経営参画ということがありますが、それは否定するものではないかとは思いますが、それを待っていたのでは会社の設立がおくれまして、もう新幹線の開業は決まっておりますので、それと同時に経営分離をされると。その時点で運行を確保するためには、いろいろ詰めなければならない問題がたくさんあるという中では、設立をおくらせるわけにいかないという事情もあろうかと思えます。

そういう中でＪＲの経営参画なり、一層の協力、支援を求めていくということは可能でありますので、ＪＲの経営参画、一番よろしいのはＪＲと一緒にやるということですが、それは今のスキームの前提と違いますので、ＪＲの出資等、それは今後とも引き続き求めていくことでありますので、なるべくＪＲから支援、協力を求めるということは、今後とも続けていくことでありますので、そういう意味では会社の設立とはまた別の事柄として、今後取り組んでいく事柄だというふうに考えております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

田中議員。

○７番（田中立一君）

スキームの見直しをはじめ、市民はいろんな面で多くのことに不安を持っているということは、おわかりいただいているかと思うんですけども、今後もそのことについて、市民へのちゃんと説明をしていただけるようお願いしたいと思いますし、経営参画して責任を持って臨んでいくというお話ですし、県や上越市、あるいは妙高市は既に可決されているということもありますので、出資をして並行在来線の存続に対して、意見や提言を行っていききたいという気持ちもわからないではありません。

ただ、経営委員会で示されました経営計画案では、先ほど申したように非常に不確定要素が多いということで、今度つくられます三セクの経営会社に、いろいろとゆだねられているところが多いわけですが、参画して意見や提言を行っていくには、糸魚川市として意見を述べるには、それなりのまたいろんな多くの課題。例えば単独経営がいいのか、他県との共同経営がいいのか、あるいは相互乗り入れを含めて、また上下の一体方式、あるいは分離方式がいいのか。また、車両とか、施設とか、負担割合とか多くの課題。そういったことに対して、糸魚川市としてどのように検証して、どのように提言していくのか。そういうことも、やはり明確にしていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

今ほどいろいろな事柄をお話されましたけれども、結局それは最終的には、いかに効率的な経営、つまり赤字を少なくして利便性を確保するかということに行き着くのだと思います。

そういう中で、どういう組み合わせがいいかというのは、委員会でもある程度のことは示されましたけども、最終的にどうするかというのは、経営主体である三セク会社が最終的に決めることということでありますので、そこに行くまでの過程において、どういう場合にはどういう車両を使って、ダイヤはどういうふうにした場合には、どうなるということをきちんと示してもらって、その議論の中で市の意見をきちんと言う中で、一番利便性を損なわずに、また、経営的にも赤字が少ない方法はどうかということを目指してといいますか、そういうことは県もほかの沿線２市も同じだと思いますけども、そういう方向性の中で、どういう選択が一番いいかというのを、まず、専門的

に検討してもらう経営会社のほうから示してもらった中で意見を言い、最終的に決まっていくものというふうに考えております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

田中議員。

○7番（田中立一君）

私が言いたいのは、もちろん経営会社が赤字になって、あるいは負担がふえることのないように、全体としてももちろんそのように努めていただきたいわけなんですけれども、糸魚川市として、糸魚川市の特殊性があるんじゃないかと、あるいは、糸魚川市としてのものがあるんじゃないかという、そういったことを、どのように検証していくかということを求めたんですけども。

それと、もうこれで最後なのであれですけれども、開業までに前の説明で、20億円から30億円まだ必要だというふうに伺っているわけです。その負担と割合について例えば来年、23年度はどのくらい負担がふえるのか、あるいは割合はどうなるのかというふうに、単年度ごとに協議していくんでしょうか。あるいは、これから開業までの間、全体像をこれからすぐに示して、その中でどういう負担、あるいは割合等でやっていくのか。そういったことについての協議は、どうなっているか。

また、もう1点なんですけど、20日の全員協議会のお話がありまして、きょうはちょっとそれには触れられませんでしたけれども、参画しても、もう一度決断するときがあるかもしれないということを市長が述べておりました。それはどういうことを想定してのことなのか、もう少し詳しくお願いしたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

いろいろご指摘いただいた点、そういったものは、やはり当然沿線3市と県とで進めていくわけでございまして、全体的なやはり枠組みも大事であるわけでございますが、しかし、今、議員ご指摘のとおり、各市のやっぱり考え方なり特性があるわけでございますので、それがきっちり守られるかによっては、やはり論議しなくちゃいけない。自分たちの市の主張は、しっかり主張しなくちゃいけないわけであります。

そういったものを、これから協議させていただいていくわけでございますが、まだまだ先行きが見えない中での三セク立ち上げでございます。そういうことを考えますと、明確になる段階においては、最大限の努力をしなくちゃいけないわけでございますが、やはりまだまだ私は最終決定に至っていないというとらえ方でございますので、可能性でございますが、断念せざるを得ない条件が出てくれば、やはりそれは我々についてはいけないという部分も出てくるのかもしれない。

しかし、スタートは平成12年11月7日の協議に基づきまして、やはり県の責任において進めていただくわけでございますが、沿線3市が協力をしなくちゃいけないという部分もあるわけでございますので、そういったところの中での今回は参画ということで、ご理解いただきたいと思います。

おります。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

1点目と2点目のご質問にお答えいたします。

1点目の糸魚川独自のものといいますが、糸魚川としての問題といたしましては、まず、優等列車の存続といいますが、県としても糸魚川市は北陸方面、関西方面の県の玄関口という位置づけがありますので、それを具体的に並行在来線の関係において示すものというのは、優等列車の存続ということで、北陸新幹線との乗り継ぎの中で新潟までということが一番かと思います。これは議会の意見書の中でも、要望事項で触れているところでございます。

あとは大糸線の連絡等利便性の確保という点で、糸魚川として必要なものについては、今後、並行在来線会社の中で、いろいろダイヤや運行本数等を検討した中で、きちんと意見を述べていかなきゃならないというふうに考えております。

それから、次の開業までの20億円、30億円の市の負担割合、額についてでありますけども、当面、今回の出資につきましては、今年度分ということですので、来年につきましては、少なくとも来年の当初予算に要求できる時期までには、きちんと示してもらいたいというふうに考えておりますし、その中では今後5年間、先4年間の大体のものは、県から示してもらいたいというふうに考えているところでございます。

○議長（倉又 稔君）

ほかに。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

五十嵐健一郎議員。

○18番（五十嵐健一郎君）

角度を変えて質問させていただきますが、まず、並行在来線経営計画案の中で、7月20日に県のほうから説明を受けて、一番最後のほうの参考資料の開業30年間の公共負担最小ケースが約300億円、最大ケースが600億円ということで、一番最初の投資額が最小で246億円、それと最大のほうでも249億円、あんまり変わりませんが、その中で今回250億円ぐらいで、信越本線のほうが121億円。

それで17年、18年であり方懇でやられた資料には、JR資産を簿価で買い取る形で土地、建物、線路など、その辺では全体で160億円、信越本線では46億円ぐらいしかございません。いろいろな形で車両とかその他の施設、開業準備費等を含めれば69億円ぐらいしかございません、69億円。今回の121億円との差が51億円ぐらいですか、この差が何なのか教えてもらいたい。それと特に今、JR資産の差を教えてください、これが1点目です。

それと、糸魚川市が先頭になってつくった糸魚川市並行在来線活用構想、いわゆる日本海縦貫高速鉄道の実現を目指してということで、18年度にいわゆるフリーゲージトレインですね、その関係でつくられている中で3案が示されて、金沢から新潟、新潟へのアクセスですね、糸魚川経由で

新潟、もう1案が上越駅から直江津経由で行く新潟と3案がございます。その中で18年度では、上越駅でアクセスする場合は特急留置用の線路や、特急用と普通列車用のホームを新たに設ける必要があるなど新たな投資が必要と、18年度では。その理由からいくと、北越は金沢、新潟、もしくは糸魚川から新潟間の運行が望ましいと18年度では言ってます。

そこで昨年からはまった、21年、ことしにかけて出てまいりました軌間可変技術評価委員会がございますが、この中で平成22年2月3日の時点での信越本線のあり方懇の中ですが、この中で明確に上越駅の問題が出てまいりました。

それでは、このフリーゲージトレインは北陸新幹線経由、上越駅から新潟間ということが明確に出てまいっております。それは糸魚川市議会の特別委員会にも、何も発表もございません。その理由を教えてください。

それと今回、上越駅で今取り組んでおります信越本線移設事業、約30億円かけて移設事業を行っております。これは上越市が単独で移設事業をやっているのか、JR東日本と県の負担割合はどれだけのなのか、すべてクリアしているのか。これはアクセス可能なのかどうか、教えてください。

それと、1点目で申し上げましたこの経営計画の投資に、ちゃんとこの移設を含めた上越駅の移設事業の投資が、ちゃんとこの121億円の盛り込まれているのかが2点目。

もう1点が、今6月7日に信越本線あり方懇がございまして、役員に深見部長もございまして、糸魚川市長も入っているんですが、明確に信越本線直行特急のあり方検討会、検討結果が出ておりますが、平成22年、この夏ごろをめどに、試験成果を踏まえた実用化に向けた評価を実施するということが出てきております。この報告の予定はいつごろなのか。その結果がまだ出てないとすれば、どう予想されるのか、教えてくださいと思います。まず1回目、お願いします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

質問が多岐にわたりまして、もし漏れがありましたら、またご指摘をいただきたいと思います。

まず、1点目の信越本線の投資額の違いでございますけども、私の手元の数字と多少違うかもしれませんが、あり方懇の信越本線の投資額の資料では98億円ということでございまして、今回それにしても121億円ということで、600億円の最大の場合、出ております。

この違いにつきましては、あり方懇の場合には、あまり資産算定の資料をもらえなかったということで、今回改めてJR東からもらったところ、これだけの額になったということで、より実際の資産の額には近いものということでございます。それにしても、差が大きいんじゃないと言われるかもしれませんが、あり方懇の場合には、まだそれほど精度の高い資料をもらえなかったということで説明を受けております。

それから、2点目のフリーゲージトレインですけども、幾つかあるルートの中で、高速化に向けてフリーゲージを導入する場合のケースかと思っておりますけども、ご指摘の調査報告もさることながら、昨年3回、県と関係市、私も委員として入りましたけども、信越本線の直行特急の研究会におきましては、上越だけではなくて糸魚川の場合もケースに入っておりまして、その中でフリーゲージの

場合の投資額、それからもう１つはミニ新幹線ですかね、要するに在来線と新幹線が直接乗り入れできるような形で運行した場合の試算が既に出ておりますので、（仮称）上越駅だけの接続ではなくて、ケースとしては糸魚川での接続も考えられているというところであります。

それから上越の脇野田駅につきましては、今、信越本線を移設ということで、ＪＲ東と上越市の間で協定が結ばれたということでありまして、これにつきましては、三セク会社の収支の中には全く入っておりませんで、これは上越市とＪＲ東の中で全部行うということで、上越市がＪＲ東に委託をしまして行うということで、費用は全部上越市持ちということでございます。

それから４点目、フリーゲージトレインの試験結果についてでありますけれども、昨年末に速度向上試験が行われ、これは九州新幹線で、九州で実験が行われているものでありまして、その時点では目標とする速度までは達したということで、それを受けまして、実用化に向けて一定の方向性を出すということかと思っておりますので、それについては新潟県、もしくはこの新線なりで、そういう実験が行われているということではありまして、１つのプロジェクトとして行われているものの結論といいますか、結果が、時期的にそれを示されたものかと思っておりますけれども、それに関する情報といいますか、結果については、まだ知り得ておりません。

以上でございます。漏れがございましたら。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

五十嵐議員。

○１８番（五十嵐健一郎君）

３回なんで。今ほど答弁がございましたが、投資で９８億円から１２１億円、これも２３億円ぐらいの差ですか、それもわからない。それと、今、８月にフリーゲージ関係で国からの評価、それも報告の予定もちょっとわからない。それもお答え願いたいと思いますし、この１２１億円の中に、フリーゲージ関係で上越駅の移設事業も簿価とか、経営計画が３０年だから入っているのかどうか。それと、信越本線は単線ですが、複線化の計画もこの中に盛り込まれているのか。

明確に６月７日の議題の中にフリーゲージトレイン、上越接続で概算工事費が４８８億円、糸魚川接続で４５６億円。上越のほうが短いのに、何でこんなに多いのかどうか。単線複線化も入っているのではないかと思いますし、この経営計画の３０年の中に入っているのではないかということなんです、いかがか。２点目はそれだけです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

フリーゲージトレインについてでございますけれども、これにつきましては、１つ構想としまして、在来線、新幹線を直接乗り入れて、高速化を図るということにつきましては、昨年、県のほうで、先ほど申し上げました委員会をつくりまして、いろいろ検討をしているところでございますけれども、これはまだ全く検討の段階でありまして、その結論においても短期的には、まず、優等列車の存続を図ると。これなくして、それ以上の高速化はないということで、そういう結論になっておりまし

て、フリーゲージトレインのことにつきましては、中長期的な取り組みとして結論づけられております。

したがいまして、今回の並行在来線の経営計画案につきましては、全くこれは入っておりませんので、したがいまして、先ほどお話がありました経営計画の収支の中に入っているかということは、入っておりませんし、フリーゲージトレインを抜きにした複線化についても、信越本線については前提にされておらず、現状のまま信越本線は単線、北陸本線は複線ということの前提で、いろいろな試算なり経営計画が立てられているということでございます。

また、フリーゲージトレインの最新の研究結果、検討結果につきましては、わかり次第またお知らせしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

五十嵐議員。

○18番（五十嵐健一郎君）

3回目。ずっと前から、このパンフレットの2014年対策の中で変更を何回も言われて、これをいつ改めて、我々に正式なパンフレットとして届くのか、それが第1点目。

もう1つ、先ほど上越市の信越本線移設事業で30億円、これは上越市単独で行うと。その中に先ほど申し上げた特急留置用の線路や、特急用と普通列車用のホームが入っているのかどうか。これが大分ネックになってきまして、やっぱりもう将来考えると、フリーゲージトレインが上越に優先されるのではないかと、こう危惧されかねませんので、糸魚川・直江津間は空白状態にされるのではないかと本当に心配しているところで、今回取り上げているわけですが、これが本当に信越本線で、昨年、21年、ことし22年3月、6月で提案されてきましたが、その辺が一番わかりにくくて、糸魚川市がのけものにされているのではないかと、私は考えている次第でございますが、いかがなものか教えていただきたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

信越本線の上越脇野田の（仮称）上越駅の移設につきましては、工事内容の詳細については承知しておりませんので、議員ご指摘の分が含まれているかどうかは、承知いたしておりません。

ただ、仮にフリーゲージトレインのために施設をつくるということになりますと、そういう平面のホームだけの施設をつくれればいいというものではありませんで、新幹線に乗り入れ、また、そこからおりてくるということになりますので、かなり大規模な施設が必要になるということになりますので、それはセットで考えないといけません。新幹線の高架に取りついて、また地上におりることになりますと、一定の距離も必要になりますので、ただ在来線を新幹線の駅にすり寄せたというだけではなくて、もっと長い上り下りのスロープが必要になりますので、かなり大規模な事業になると思います。例えば300億円とか、それぐらいの単位のお金が必要になると思いますので、今回が30億円ということで移設があるわけですけども、そういう意味で、恐らくそこには入ってい

ないものと見ております。

また、糸魚川で接続する優等列車の確保ということは、それとは別に重要な問題でありますので、今後も現在の優等列車に相当する列車の存続ということは、重点的に取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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）

パンフレットの件についてお答え申し上げます。

まず、2014年の課題というパンフレットですけれども、これは4月28日に市民説明会の時に配られた中で、表現の仕方、パンフレットの構成について偏ったところがあるということの中で、いろいろ当市のほうでも意見なり、その構成については少し手直しということで意見を言わせてもらっておりまして、この7月30日に最終の案が出た中で、今それをもう一度県のほうに送って、もう1、2点、最後の詰めがあるという中で動いております。

ただ、今のところそういう構成をやり直しているという状況でございまして、それがいつ、もう一度刷り直して配布というところまでは、今のところまだ明確な日時を持ち合わせておりませんので、その辺もまた情報が入り次第お伝えしてまいりたいと、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（倉又 稔君）

古畑浩一議員。

○17番（古畑浩一君）

今回、議案第81号ということですが、基本的には市長は大変苦悩されましたし、最終的には県に逆らってもしょうがないなという部分だったんだらうと思っております。

確かに新潟県、上越市、そして妙高市それぞれが、本案につきましては既に可決されておりました、糸魚川としてもこれ以上抵抗するよりも、足並みをそろえて今後の第三セクター会社の中で、糸魚川市の考え方というものを出していきたいという市長のお考え、もうここまで来れば、いたし方ないというふうに思っております。

その観点で、だったら新会社の中で、こういったことをぜひ確認してくださいという点と、それから、やはりここに来るまでの経緯が明確になっていないという市民の疑問というものに、2、3答えていただきたいと思いますので、おつき合いをしていただきたいと思いますというふうに思っております。

まず、最大の疑問ということで、やはりマスコミも市民も最大限やはり不思議なのは、なぜ計画を前倒しにしたのかということです。市長も含めた沿線3市の市長からの要請というものが県の言い分でもありますが、そこに至る計画の中でもやはり不明確な点が、沿線3市の中では米田市長を含めてのことでありまして、沿線3市の市長からの要請に県がこたえたのに、何で県に対して疑問が多いのかということは、これはまた県の政策局等の言い分でもあります。したがって、まずここが疑問点ですよね。市長はどこまで納得されて県に対して要請されたのか、これは過去にも聞いているところでもありますが、この臨時会、ここが最終の場ということですので、市長、この

辺につきましては明確にお答えいただきたい。

それから、次に問題なのが、今、五十嵐健一郎議員からも出ました、この2014年対策についての問題となったパンフレットですね。これらも含めまして、糸魚川市は沿線3市の中で最大の事業費を負担しているのにもかかわらず、停車本数につきましては上越駅に100%、糸魚川駅は可能な限り。当然、優等列車の100%が上越駅に停車した場合には、糸魚川には各駅停車しか入りません。各駅停車しかとまらないということに対するデメリット、要するにメリットを享受できない懸念というのはここにも書いてありますが、これには上越駅のデメリットしか書いてないと、これも問題になりました。

これについて糸魚川市議会は、上越駅だけじゃないと。糸魚川駅があるし、ましてや直江津駅ならともかく単線の脇野田の線上にある、現状では線もつながっていない（仮称）上越駅に対して、なぜ糸魚川市が拠点性をおくれをとるのかということも言ってまいりました。この停車本数の問題ですね、これをぜひ答えていただきたい。今後どのように県に対して要求をしていくのかということですよ。

それで、この中には、今、五十嵐健一郎議員が問題にしましたフリーゲージトレインの乗り入れ導入については、北陸新幹線駅への乗り入れということだけしか書いてないです。糸魚川は入ってない。検討してるという割には、もう結果が出てるんですね。これは泉田知事がパッと見て、これは大変なものをつくってしまったと。糸魚川には誤解を与える結果となって、大変申しわけないと謝ったしろものですよ。市長、この件についてのコメントもいただきたい。

これは説明を聞いた市民の方からの苦情を私が受けて、委員会の中で、これはどうなっているんだと。県に直接聞きましたし、知事にお会いしたところにこれを持って行って、知事、矛盾があるんじゃないですかというところでわかりましたよね。

やはりこれは糸魚川市の長として米田市長にも、これは本来なら、この前の説明会までに直して、住民に再び配り直すという話だったんですよ。そうじゃなきゃどこで直して、どこで配るか、意味のないものになってしまうんじゃないですか。タイムリミットを、私は守れなかったんじゃないかというふうに思っております。

この件につきましては、これを策定し直したと、また、県の中にどのような計画で入っている、それを今度は市民にどう伝えていくのか。これは私は大事な担保できる資料だと思いますので、これについて県は、糸魚川市の意見も十分聞いて見直していただけると言ったんで、これは我々にとっては財産ですよ。この機会を十分に生かして、糸魚川市のプランをこの中に盛り込んでいただきたい。

それから、次に、役員体制の問題なんです。市長も糸魚川がそれだけ具体的なお話があるんなら、新会社設立の株主として入って、どうぞ意見を言ってくださいと言ってますよね。しかし、この新会社の役員体制の糸魚川の位置づけというのは、一体どういう立場なんでしょうか。新会社の中では、どうやって話を決めていくんでしょうか、多数決なんでしょうか。多数決となったら糸魚川は負けますよ、間違いなく。20市の中で、糸魚川のことを言うのは糸魚川しかありません、こだわっているのは糸魚川市だけです。やはりそういった役員体制がどうなのか。

懸念されるのは、せんだっての県の説明会の中で、県の職員、それからJRの職員に出向していただいて、この1億5,000万円の人件費に充てると言いました。この中でも私の質問で明らか

になりましたが、ＪＲからの出向はＪＲ東の職員だけです。ＪＲ西日本側に位置をして、また長大な、そしてＪＲ貨物も走る。そして県のほうが早期に第三セクターをつくらなきゃならないと言った、問題視をした交直の切りかえポイント、デットセクションも、この北陸本線上にあるんです。これをＪＲ西日本からの参画なくして決めていいものでしょうか。これが次の質問ですね。

それからＪＲ貨物の参画、これは県のほうが３００億円から６００億円という負担の中で、最も負担のリスクの少ない部分として挙げた３００億円、この中にはＪＲ貨物からの負担金、これが非常にウエートを占めてますよね。このＪＲ貨物の参画というものは、今後どのようにして提案していくのか。それから言うておきますが、ＪＲ貨物が走っているのは北陸本線ですから、それはやっぱり強く要求をしていただきたい。

今後の負担についてなんです。先ほど田中一議員からも質問がありましたが、開業後、来年から４年間で２０億円から３０億円の負担。これはもうほとんどが人件費ですよね。人件費となった場合、糸魚川市の負担というものはどうなっていくのか。そしてその後、２０年間で３００億円から４００億円の赤字、要するに赤字という言い方はやめたんですかね、公的負担金になると。これらの試算でもどのようになっていくのか。

また、これらの負担というものは、第三セクターと言いながら、県・３市という第一セクターだけで背負っていくんでしょうか。これらの問題が一番最初に聞いた、なぜこの時点で計画を前倒しにしてくれなかったかという、大きなところにもつながっていくわけでもあります。

ちょっと１回目の質問ということで多岐にわたっておりますが、ひとつ３回しかございませんので、どうぞよろしくお願いいたします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

なぜ前倒しをして、早急に立ち上げたのかというところであるわけであります。

何度でも説明をさせていただいておりますが、以前から北陸新幹線の建設が、ある程度進んでまわっているわけでございますし、具体的に見えてまわっているわけであります。そういう段階の中で我々としては、並行在来線も同時に進めていかなくてはいけないんじゃないでしょうかということで、ご提案をさせていただいてまいりました。

しかし、市民の皆様方も我々行政に対して、並行在来線はどうなっているのかねというのは、またいろいろ機会をいただいているわけでございまして、そういったところを判断をする中で、我々は県に対しては、早急に立ち上げていただきたいという要望をしまわしたわけでございまして、そういう一連の中で、５月１１日に提案があったわけであります。

しかし、それにつきましては冒頭にご説明をさせていただいた中にもございますように、それではあまりにも雑駁過ぎるんじゃないでしょうかということで、我々と言いましようか、糸魚川市としては、ちょっと待っていただきたいということできたわけであります。

しかし、その中でいろいろと説明を聞いた中で、糸魚川市としての具体的なものも見えたわけであります。３００億円から６００億円、そういう幅の中においては糸魚川市の関係をする北陸本線、

そしてまた今までの流れでいきますと、信越本線と北陸本線の違いはややもしますと、現在の利用客だけで判断をしますと、信越本線のほうが有利なのかなという部分もあるわけですが、いかに今ほど議員ご指摘の貨物をどのように生かしていくのか、また、優等列車をどのように走らせるかによっては、またいろんな見方もできる案を見たわけですので、そういったところを総合的に判断しますと、やはりまだ明確でないにしろ可能性が見える部分については、やはり参画をしながら意見を言わなければいけないだろうということで、皆様方をお願いをして、今、この提案をさせていただいた部分でございます。

また、パンフレットの中にある上越駅の停車本数と糸魚川の停車本数については、私といたしましては、最大限やはり今の利便性を考える中で、より以上やはり市民の利便性を高めるための停車本数を訴えていきたい。各停という話をさせていただきましたが、それはパンフレットはすべて構想であり、計画であると私はとらえておりません。どういう状況であっても、我々は糸魚川市の利便性を高めるための主張は、やはりしていかなくていけないだろうと思っております。

それと、またフリーゲージトレインについては、今ほど議員がお示しをいただいたとおり、我々といたしましても訂正を今させていただきたいということで、お願いをさせていただいております。

ただ、なかなか早急にできないというのは、本当に私も申しわけなく思っております。それなりに難しく考えるものではないのではないかなと思っているわけですが、逆に事を急ぎ過ぎたパンフレットについては、今度は逆に慎重になり過ぎているのかもしれない。やはり早目につくっていただきたいと、お願いをしていきたいと思っております。

また、役員体制につきましては、今参画を想定をする中においては、ＪＲも当然入らなくちゃいけないわけでありまして、しかし、今、西日本が入ってない。そういうところが我々はやはり一番不満な点であり、不明な点であるわけですので、その辺も今回我々といたしましては、指摘をしている点でもあるわけでありまして、当然、北陸本線は並行在来線の中においては、ＪＲ西日本が大きく管理してるわけですので、ぜひともそれについては入っていただきたいというのは、当然、我々はまた主張をその中でしていきたいと思っております。

また、貨物の有利性は先ほども言いましたように、ほかの私鉄なり三セクを経営する線を見てみると、ただそこにおける乗客だけで、経営はなかなか成り立っていないのがあるわけですが、貨物が通ることにより、また優等列車が通ることによって、経営的にも非常に有利な体制ができるわけですので、どういう形で参画するかというのは、やはりこれはしっかり見定めていかなくちゃいけない。最低限そこで走っていただけるようなものを、この三セクでつくっていかなくちゃいけない。

ただ、その三セクだけではなくて連携も大事でございまして、在来線の連携、そしてまたはこれにつながる三セク会社や、そういった在来線との連携も大事ではございます。ただ、今三セクをつくったからといって、そこだけでもってやれるわけではないというのも、ＪＲ貨物、優等列車が位置づけされると思っております。

また、負担金につきましては、２０億円、３０億円というような話もあるわけですが、私は今これから参画をして進めていく中においては、この２０億円、３０億円というのは、これから開業までにかかる人件費だというご指摘をいただいたことについては、まだ明確にはなっていないわけですので、今回の立ち上げの中でも、やはりその辺を詰めていかなくちゃいけないんだ

ろう。そしてこの負担金というのは、これからどうなるのか。今回立ち上げたものが、すべてこれからの三セクの立ち上げの比率ということでないというのも、我々も確認をさせていただいているわけですので、そういったところもこれからきちっと説明なり、または明確にさせていただくところだろうと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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）

パンフレットの件について、若干補足させていただきます。

今ほど時期については、30日に最終的な校正をもう一度お願いしとるわけですが、そういう中では、例えば今まで上越地域の利便性向上というようなとらえ方、上越市のことだけ書いてあった点については、例えば上越、糸魚川の利便性向上で、糸魚川の移動時間のものも書き入れてもらう。それから、例えば主要プロジェクト、要するにフリーゲージのところにも、今まで信越本線高速化という信越本線だけに偏ったものについては、信越本線、北陸本線と。基本的には上越、信越、北陸本線の、それぞれ特色はあるとは思いますが、要するに同じような並びになるものについては、偏らないような書き方、または表現の仕方を主にとということで、お願いしとるところでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

ＪＲ西日本からの職員の出向についてお答えいたします。

ご指摘のとおり今現在、県、市からの職員を派遣しまして協議会で仕事をしてるわけですが、そこにＪＲ東日本からも今年度新たに加わった中で体制を組んでやっております。

ご指摘のとおりＪＲ西日本につきましては、従来から県に派遣してほしいということは県からも言っておるんですけども、なかなか人がいないとか、新潟県に派遣すると、あと富山、石川にも派遣しなきゃならないんでというようなことを言って、なかなか実現していないのが実際でありまして、それでは困るでしょうということは、こちらからも県には言っておるんですけど、なかなか実現していないというのが実態でございます。

ご指摘のようにデットセクションの問題があり、また、指令システムといっても同じようなものではないということで、あと施設関係についてもいろいろ違いがあるということで、県としても早く派遣してほしいと言ってるところでありますので、今回、会社が設立された場合には、それを契機として、また一層準備を進めなきゃならないという中で、派遣を求めていく必要があると思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

古畑議員。

○17番（古畑浩一君）

吉岡財政課長。もう1回、今回の糸魚川市のこの870万円、それから県と上越と妙高の具体的な金額と出資比率、これはそれ以上は言わない、これは確認したいんで教えてください。

さて、それじゃ先ほどの質問をちょっと続けさせていただきますけども、先ほどの五十嵐健一郎議員しかり、私もしかり、何をそんなに心配しとるかです。しかし、このパンフレットも含めてこの一連の流れ。第三セクターによって在来線を運営していかなくちゃならないのは、富山県も石川県も同じ条件です。しかし、彼らは当初より、開業の2年前をめどにということで、そのとおり計画をしてる。新潟県だけが前倒しにして、さらに当初計画ではなくて6月議会という、既に予算を組んだ後の補正で対応してくれと言ってきてるのが、まず不思議です。何があったのかです。

しかし、それを発表した後のテレビのニュースの中で泉田新潟県知事は、脇野田駅と新上越駅の間に距離があることから、どうしても信越本線を曲げなくちゃならないんだと、コース変更。そのための事業認可をJR東がなかなか受けてくれないことから、その受け皿として鉄道の認可を持つ第三セクターを、早急につくる必要があるというのは明確に言っていました。そこら辺の課題ですよね、それら辺が何でしっかりと、それが理由でしたと言えないのか。しかもその後、JR東は全面協力することから、それもなくなったはずなんです。

先ほどお話もありましたけど、今回は新会社をつくりながら、さらに新潟県並行在来線のさまざまな準備協議会、経営検討会、そういったものはなくなるんでしょう。そこに引き継ぐと言っておきながら、前の会も残っている。その負担金だけで糸魚川市は、現在1,500万円ぐらい負担してきたんでしょう。じゃあその負担が、今後も続くということじゃないですか。一体何を目的に新会社をつくって、何を具体的に話し合っ、我々が懸念する、市長も言われたとおり役員体制にしてみても、なぜJR西を入れないのか。また、入れることを踏まえて枠を取ってないのか。市長は不明であり、不安であるという言葉が言われましたけど、なぜ不明、不安の状態で、今回やらなくちゃならないのか、これはやはり大きな疑問であります。

さらには今ほど言いました、上越に100%とめるという意味ですよ。現在の利便性だけ図れば糸魚川はいいんでしょうか。上越を拠点として、新潟県は交通網の再整備をやろうとしているというのは、ここに書いてあります。だから上越に100%とめて、北陸新幹線から新潟方面に行く乗りかえ駅も上越駅にしようという考え方です。

それで先ほど懸念が出てきたのは、今後600億円、またそれを上回るだけの整備費をやろうとするときに、拠点性をやるには脇野田本線は単線であり、本当に利便性は悪いですよ。するとその中には、複線化という考え方もあるんじゃないかということです。糸魚川というものに対する拠点性ではなく、拠点性に劣る上越新駅エリアを、県としてはさらに再整備をするという考え方ではないんでしょうか。

だから金子課長、私が言いたいのは、単に糸魚川の名前をでっかく書いてくれとか、そういう意味ではなくて、やはり糸魚川には日本海縦断鉄道計画というのがあるわけですから、北陸と新潟直結、もしくは北陸の玄関口として糸魚川の拠点性をアピールしてくれと言ってる。このままでは上越に、とにかく100%近い停車本数をとめて、そこから信越本線を使って新潟市へ行くという鉄道の鉄路が開発されるということです。だからJR西日本なんていうのは要らんのですよ、東だけいてくれればいいんでしょう。そこまで読んでくれと言ってるんです。

確かに奴奈川クラブは、しつこく質問も問題提起もしてきたのかもしれませんが、私たちの後輩

たちに、私たちのこれからの世代に禍根を残すわけにいかんでしょう。多大なる事業費を払っておきながら各駅停車しかとまらなかったり、結局、上越市の拠点性が高まって、糸魚川市が置き去りになっていってしまう。それでは夢と希望に満ちた新幹線計画そのものが、なくなってしまうんじゃないかと、そういう懸念でやらせていただいております。

したがいまして、この問題につきましては、しっかりと今後の新会社の役員会の中で、私はもっと明確に、強く申し上げていただきたいというふうに思うんですが、この辺の覚悟をやっぱり聞かせていただきたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

お答え申し上げます。

私が申し上げたのは、糸魚川は最低でよいと言っているわけではございません、最低は守らなくてはいけない。そういう中で我々は、どういう形の中で優位性なり、主張を唱えていけばいいのかというのは、これからだろうと思っておるわけでありますが、しかし、先ほども言いましたように300億円から600億円、そういった1つの事柄も出てるわけでありまして、そういったところが、どういう形で出てくるのかというのを、しっかり言わなくてはいけないんだらうと思っております。

ただ、だけど、しかし我々は連携もしなくちゃいけないわけでありまして、それもやはり何が大事かということ、これから糸魚川以北、また、直江津以北になるわけではございましょうか、そういったところがどうなるのかというのなれば、ただ糸魚川だけが有利だ、有利だと言っても、それにつながったものがなければだめなわけではございます。そういったところを探りながら、いかになくちゃいけないんだらうと思っておるわけでありまして、ただ我々は、やみくもに糸魚川がいいんだということを言っても、やはり上越のパイと糸魚川のパイで比較される部分があるわけでありまして。

やはりそういった1つの基準、我々の基準と、また他の地域が言う基準とがやはり同じに、一体となってなくてはならないんだらう。そういうものをつくり上げながら、そういう中で我々はしていかになくちゃいけないんだらうというのが私の考えでございますし、そういう中においてはやはり優等列車、今、糸魚川のほうが、非常に現在の施設を使っていく中では有効だということも、我々は主張していきたいと思っておるわけでありまして、決して私は現状の利便性を損なわなければいいというだけではございません。いかに糸魚川の優位性を主張させていただけるか。

そしてそれが、今の並行在来線や新幹線だけではなくて、受け皿としてどういう形があるのかということも、やはり今まで問われてきた部分でございますので、それも一体となって進めていかになくちゃいけないんだらうと思っておるわけではございます。ぜひとも私はそういう中に参画をさせていただいて、言う機会をいただきたい。そしてそういう中で、糸魚川の優位性も唱えていきたい。それにはただ単に、我々はごねてるということではなくて、できればそういう理解をしていただいて、糸魚川の優位性を認めていただけるような、やはり理論的なものをつけていかないと、糸魚川は他の地域との評価というところでは、していただけないんだらうということにとらえていきたいと思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡企画財政課長。〔企画財政課長 吉岡正史君登壇〕

○企画財政課長（吉岡正史君）

先ほどの負担金の割合でございますが、まず、県が80%、それから3市が20%です。3市の上越市、糸魚川市、妙高市の割合でございますが、上越市が52.17%、それから糸魚川市が28.94%、それから妙高市が18.83%というふうな割合になっております。それで県も含めた糸魚川市の割合は、5.80%という割合になっております。したがいまして、今回の出資金額1億5,000万円に対して、県は1億2,000万円、それから上越市が1,565万円、それから妙高市が565万円、糸魚川は予算額の870万円です。

それから、登記料のほうなんでございますけれども、今回、糸魚川市の19万7,000円に相当する額でありますけれども、県が68万1,000円、上越市が35万5,000円、妙高市が12万8,000円となっております。

以上でございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

古畑議員。

○17番（古畑浩一君）

これで3度目ですね。基本的に、今ほど市長がおっしゃられたとおりなんです、ただとめてくれ、とめてくれということでやったんじゃ糸魚川の我田引水で終わりますよね。だからやはり私は、糸魚川市がしっかりとした構想を、先ほど金子課長が言いましたよね。ただこの中で、両論併記で書いてもらうだけ、文字を大きくしてもらうだけでは全く意味がないです。

富山県、長野県に隣接して北陸の西の玄関口になる。姫川港も好調です。目の前に日本海があって、その向こうには中国大陆、これはもう何回も言ってきましたが、十字型経済圏の確立も可能だし、せんだってまやっぱ長野県側との交流を盛んにしようという動きもある。新塩の道プランも大事なことだろうと思う。ジオパークを推進する交流人口の増大プランというものもある。だから、まちづくりの計画というのは、これらがすべて複合的に合わさって、糸魚川市は駅周辺には金をかけませんが、全体的にはこういう構想があると。だから1本でも多くとめてくれというやり方にしない限り無理ですよ、それはおっしゃるとおり。

ただ、だれが何と言おうと糸魚川を通らなければ、石川にも富山にも行けんということですよ、糸魚川を通らなきゃ東京にはつながらんということですよ、これが拠点性なんです。地理的優位条件があるんだから、それに伴う計画を明確にして、私はやはり臨んでほしいと。今の時点でないでしょう、ないから言っているんですよ、市長のおっしゃるとおりなんだ。

だったらそれを持って糸魚川のプランというものをぶつけないと、基本的には金だけ出して、未来永劫負担金を出して、糸魚川は何のメリットもない通過駅になってしまいますよという懸念が、私も含めて議会にも市民にもあるんだと。100年に一度というこのチャンスをやっぱり生かさなければ、100年後の糸魚川はもうなくなってますよね。今の高齢化、経済の沈下、さらにはこの新幹線工事が終わった後のことも考えてください。糸魚川市は、どうやって生きていくんでしょう

か。やっぱりそういったプランも含めて、私はこの新会社を設立すべきだと。そういうことについて、どのように対応したいのか。今、市長からもご答弁をいただきました。これで私は最後なんですけども、いま一度ご答弁をいただきたい。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

先ほどお答えしたとおり、またお答えさせていただきますが、我々はやはりその停車本数の問題、並行在来線の問題につきましても、糸魚川の主張というものをしっかりしていきたいと思っております。

糸魚川の主張をしていきたいという根底には、今回、私が少し待っていただきたいと言ったのは、我々もうスタートをしてると思っております。でありますから、今、我々がこれから進める中においては、明確でないものについては、やはりしっかりと明確にさせていただいてから考えていきたいし、乗っていけるもの、乗っていけないもの、そういった見きわめもしていかなきゃいけない。

非常に厳しい決断を、これからしなくちゃいけないのが始まるわけであります。今までは総論であったわけですが、これから各論に入っていく。100%市民の皆さん方が、右だ、左だという方向が、これからあればいいんですが、そうでない問題についても、やはり結論を出しながら、この問題に取り組まなくちゃいけないわけございまして、今回につきましても説明会の中で、いろいろご意見をいただきました。当然、そういう問題も、私は市民の皆様方のお考えだという中で進めていきますが、逆にその後、市民の皆様方からいろいろいい意見をいただきました。

説明会の中でいただいた意見と、全く反対の意見もいただいております。そういう中で我々はそれを判断しながら、しっかりと並行在来線の問題、北陸新幹線の問題にとらえていきたいと思えますし、それよりも何よりも、糸魚川はどのように発展していくのか、糸魚川はそのためにどのように利便性が高まるのかというところは、やはりしっかりと考えなくてはならないと私は確認をさせていただいているわけでございますので、そういったところをしっかりと努めていくということを申し上げさせていただいて、お答えとさせていただきます。

○議長（倉又 稔君）

ほかにご質疑があるようでございますので、ここで暫時休憩をいたします。

再開を11時30分といたします。

午前11時19分 休憩

午前11時30分 開議

○議長（倉又 稔君）

休憩を解き会議を再開いたします。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

高澤 公議員。

○19番（高澤 公君）

それでは質問させていただきますが、今回出てきましたこの議案を承認すると、事実上いわゆる並行在来線の三セク経営という問題がスタートするということになるんであらうと私は思います。

それで非常に問題が多い、多種多様な問題がある。難問ばかりで、そういうところに、まだ何も1つも解決してないところに投資をせえというのは、非常に釈然としないものがあるんですけども、しかし、市長が非常にいろんな問題があるからこそ、中に入って検討しなきゃいけないんだと、糸魚川の主張をしなきゃいけないんだというふうにおっしゃっておられる。私はその姿勢は、支持したいというふうに思います。

ただ、しからば糸魚川の主張というのは、何なんだということになりますわね。例えば、この前からずっといろんな問題が出てきて、いろんな議員が言っておられますけれども、じゃあ糸魚川の主張というのは何なんだと、何も無いのじゃないか。そうなれば出て行っても、ただ県の言うことを聞いて、検討するというだけになってしまいうんではないかと、私はそれを心配しておるんですよ。

特に、きょうも出ました糸魚川から出る優等列車の問題はどうなんだと。これはいろんな駆け引きがあるだろうから、そう簡単には結論が出ないかというふうに思いますが、じゃあ接続する大糸線の利用計画は、糸魚川ではどういうふうに立てておるのか。あるいは、例えば三セクになると、この中でも書いてありますけれども、運賃が1.6倍になると。事実もうよその関係する市町村では、上がった分の補てんをもう計画しているところもあるわけですよ。特に、交通弱者に対する定期料の補てんであるとか、そういうものも実際に動いとるところもあるわけだ。糸魚川は何もやってない。

あるいは、これは実現するかどうかというのはわかりませんが、この市内で人口の移動によって、ここに駅をつくってくれたほうがいいんじゃないかという意見は前からありましたよね。じゃあ、これを機会に新駅というのはどういうふうに考える。そこら辺も全然考えてないんじゃないかと私は思うんですよ。そういうところをどうするのかと、糸魚川の主張とは何だというところで、まず質問したいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

まず糸魚川の主張と言いますか、糸魚川の最大の主張は何か。並行在来線を残すことが言われてますよね。まず、それをしっかりせないかんだらうということであるわけでありまして、また残すには今言ったように、いろいろ財政的にもどのような形になるかというのが、大きな問題であるわけでございまして、その辺が今、高澤議員がご指摘の点だらうと思うわけでございまして、そういった中には、やはり新駅も含まれるわけでありまして。

そういう中で、これから全体の枠でどうやってつくるのか。そして、そういった糸魚川の市民の

利便性をどのようにその中で織り込んでいくかというのを、論議をさせていただかなくてはいいないんだろうと思っているわけでありまして、その辺の考えというのは、いろいろ今ご指摘をいただいている点、そして、また今まで進めている中においてご意見をいただいた点を、最大限その中で主張させていただきたい。

しかし、我々は今この形でその中に踏み込まなければ、できたところに要望に行くしかない形になるわけでありまして。中にいてやるのか、外から要望に行ってお願いをして、その中に織り込んでもらえるのかという形になる部分であるわけですが、何よりも今、前段で古畑議員もご指摘いただいたわけですが、何もしなかったらＪＲ東日本の流れの中でいってしまうと。我々のＪＲ東日本管内のものは、どうなるんだというところがあるわけでありまして、そういったところをやはり我々もしっかりご意見を述べていかなくてはいいけない部分も、その中に入るのかもかもしれませんが、そういったもろもろあるわけでありまして。そういったところをこれからその中で整理をして、その中で主張する前に、どういったものをそれを整理していくかと。そういう中から、加わっていききたいと私は思っております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

新駅に関しまして、若干説明をさせていただきます。

経営委員会の報告書の中では、新駅につきましては沿線市からの請願方式に基づきまして、経営会社が採算を考慮して検討するという事で、具体的にはあり方懇の段階から、糸魚川については２駅、上越２駅、妙高１駅ということで、一応候補は挙がっています。

その辺につきましては、今回の収支計算の中に入っておりませんで、今後、経営会社が駅舎の管理などの採算性を考慮した上で、設置の可能性を検討するという事で、設置することによって乗客がふえるということの意味は、全く新しく純粋に増加するという点がありますけれども、隣接駅からの乗客がそこに移るということもありますので、全体的にふえれば採算性にいいわけなんで、設置の意味があるんでしょうけれども、そういうこともありますので採算性も考慮して、また、利便性ももちろんですけども、それを考慮した上で、設置の可能性を検討するというふうにとまめられているところでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

高澤議員。

○１９番（高澤 公君）

いろいろとある問題をその中に入って市長は主張していく、調整をとっていくということですから、当然、それは大変な仕事でありましょうけれどもやっていていただきたい、ぜひお願いしたいと思います。

それだけでなく、そういう今の経営委員会の延長になるのか、そういうふうな会議になると思うんですけども、その場でなければ言えないこと。あるいは、その場で言わなきゃいけないこと。言わなきゃいけないことというのは、ここで、糸魚川で決めていかなきゃいけないことだと思うん

で、そこら辺の作業をしっかりとやってくださいよ、これからぜひお願いします。

それと、今、我々が6月定例会でこの予算を出しちゃだめだよ、出しても通さんよというふうなことを言ってきたわけですよ。これの一番の原因というのは、私は情報不足だと思います。

ある日突然、三セクやるからお金出さないというやり方では、とてもじゃないけどついていけない。それで、今、この臨時会まで延びてきたわけでありますけれども、それでは今後三セクを立ち上げて、そこで協議をしていった情報というのは、どのような形で我々のところに来るのか。あるいは来た場合にでも、それを審議する時間的余裕というものがなければいけないわけで、そういう形でないと、また今回と同じような問題が起きるんじゃないかと私は思うんですよ。

ぜひ新しくできる協議の場で1つ1つの問題に対して、そういうふうな対応をとっていただけるような主張をしていただけるかどうか。私はこれをぜひやってもらいたいと思うんですが、どうですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

今回の流れで私は進めていけるとっておるわけであります。それは何かと言うと、提案があって、そしてまた我々は今ずっと協議をさせてもらいました。市民ともやりましたし、また議会ともさせていただきましたし、また内容によってはもっと細かい部分についても、同じことがあるのかもしれません。そういったことについての審議をする形は、多少違ってくるのかもしませんが、少なくとも市民の皆様方や議会の皆様方に、やはりきちっと説明をしていかなくちゃいけないというのを、私は進めていきたいとおっております。

ほかの2市に比べて我々がおくれたというのは、皆さんと協議をさせていただいたり、また検討もやはりその辺、わからない部分があったわけでございますので、その辺をしっかりと詰めたということであろうかと私はおっております。ご指摘いただいたものについてはしっかりそういった形で、皆様方に説明をきっちりとしながら進めていきたいとおっております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

高澤議員。

○19番（高澤 公君）

先ほど深見部長のお答えの中にもありましたけれども、要するにこれから出てくる出費に対しては、新年度予算に間に合うような形でやっていきたい。要するに、そういう時間をとってやっていってくれば、全部我々も審議できるわけですよ。そういう形で、できるような形で、ぜひ新しくできる協議の場では、糸魚川はこう考えるんだということで、主張していただきたい。また、そうしていただかないと、今回のような問題が起きてくるんじゃないかというふうに思うわけです。

それで、先ほどの質問にも少し絡んできますが、要するに主張していくというのは、しっかりしたものがなきゃ主張できないわけで、いろんな問題があります。ここがちょっと変われば、もうこ

っちは全部変わるよというふうないろんな絡みがあって、非常に難しいんだろうと思いますけれども、ただ、糸魚川の考え方というのをきちんとしといてもらわないとだめなわけですよ。

私はしょせん政治というのは、妥協の産物だと思っております。自分の言うことだけで政治はできませんから、妥協の産物だと思っておるんで、相手に妥協を迫るだけの資料がなきゃだめなわけでしょう。今まで何もしてないんだもん、やってもらわなきゃだめだよ、これは。糸魚川市はこう考えるんだ、なるべく糸魚川の市民の有利になるような形で組み立てて、理論武装をしていってもらわないと私はだめだと思う。これは総務企画になるんじゃないですか。どうですか、そこら辺まとめられますか。もう時間がだんだん、だんだんなくなってきましたけれども、ぜひやってもらいたいと思うんですが、どうですか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

織田総務部長。〔総務部長 織田義夫君登壇〕

○総務部長（織田義夫君）

お答えを申し上げます。

確かに糸魚川市の主張、しっかりと軸足をきちんとしなきゃならんというご意見については、もっともだというふうに考えております。そういったことでは、やはり停車本数、それから大糸線の問題もそうです。それから先ほど申し上げました値上げの問題、それから新駅の問題。いろんな課題がたくさんございますけども、市全体としては、これから総合計画の後期基本計画をつくるという作業がございます。そういった中で、1つ1つ関係各課と一緒に調整をしながら、また、議会ともキャッチボールをしながら、その辺についてはきちんと把握をして詰めていきたいと思っております。

○19番（高澤 公君）

ありがとうございました。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

新保峰孝議員。

○26番（新保峰孝君）

新潟県並行在来線開業準備会の経営委員会で出されました公共負担の試算では、投資額が最大、最小とも約250億円となっております。新駅設置費が入っておりませんので、大部分、JR資産の買い取りの費用と思われます。泉田知事は、JR資産の簿価買い取りを主張してまいりましたけれども、新会社の出資割合は、現在、県が8割ということになります。新会社でもJR資産買い取りでは、県の意向が反映されるんじゃないかと思いますが、JR資産は簿価で買い取る方針かどうか、この点が1つ。

それから並行在来線の3つの特徴ということで、新潟県は隣接他県の沿線地域に比べ、人口規模が小さい地域です。そのため他県と比較しても、利用者が少ない区間となっております。こういう点を1つ挙げております。そしていま1つ、性格の異なる2つの路線、北陸本線と信越本線を抱えていますというのが2つ目です。いま1つ、2つの路線それぞれで、現在運行している会社が異なっておりますという、こういう特徴があるんだということを述べて、その結論として、そういう特

徴があるから新潟県域で運行したほうが、会社をつくって経営したほうがいいんだという方向にもっていかれているんですか、これはどういうふうな理由なのかと。普通は赤字が多いところであれば、広域で全体的にやったほうがいいんじゃないかと思うんですけども、この点について伺いたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

まず第1点目、ＪＲ資産の買い取りにつきまして、簿価がどうかということでございますけども、現在の県の考え方では、従来の先行の並行在来線におきまして、簿価を基本として購入しているという例がありますし、新潟県の並行在来線につきましても、同様に簿価価格で資産を買い取ることになるというのを、今、県では、それを前提として考えているところでございます。

ただ、その内容について、またその価格についても詳細に情報提供をもらった上で、不要な資産については除外して、それは譲り受けないと。双方が納得できる資産譲渡を目指すという考えでありますので、今のところ簿価買い取りを前提としておりますけども、高いのでいいことではなく、また、不要なものを買うということではありませんので、その全体の価格については、なるべく減らすような方向で考えているところでございます。

それから次に、単独会社か、また、隣県と一緒にになって合同会社といいますか、そういうことがいいんじゃないかと。単独よりも、合同会社のほうがいいんじゃないかということに対してお答えいたしますけども、県の現在の考え方は、もし合同にした場合、必ずしも有利な場合だけでなく、不利になる可能性があるんじゃないかという懸念を抱いております。

1点目といたしましては、ご指摘にありましたように利用客、乗客が新潟の場合は少ないと。そういう中でも、かかる費用については等分に求められるんじゃないかということを懸念しております。そうした場合には、その収入が少ない新潟が不利になるというのが1点でございます。他県が、そういうものをカバーしてくれるということであれば問題ないんでしょうけども、そういう懸念を持っているというのが、1点でございます。

それから2点目といたしまして、投資を均等に求められた場合、結果として新潟県の負担する投資額が過大になるんじゃないかと、費用負担が多くなるんじゃないかという懸念が、2点目でございます。

それから3点目といたしまして、今、ＪＲのリース料の中に、並行在来線の赤字分が含まれているということで、これを各県に返すべきだということで要望してるところでありますけども、これについてもし実現した場合に、新潟県は赤字が多いということが考えられますので、その場合に新潟県が多く返してもらえる分が、他県と一緒になった場合には全体の中にもう紛れてしまって、そういう面で不利になるんじゃないかというのが、3点目でございます。

もう1点ですけども、仮に石川、富山のほうに本社ができた場合、新潟県内はそういう意味では末端になるわけですけども、そうなりますとダイヤ編成の面で不利な扱いを受けるんじゃないかということを懸念しております。以上、4点挙げましたけども、このようなことから、必ずしも単

独会社ではなくて合同会社にした場合に、有利とは限らないという考えのもとで、単独会社で今検討しているわけでありますけども、必ずしもこれに決めたわけではなくて、より有利な形になるのであれば、合同会社ということも否定しているわけではないということです。まずは単独会社でいろいろ試算をしてみて、一緒にやったほうが良いということになれば、そちらを選択することもあり得るということでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

新保峰孝議員。

○26番（新保峰孝君）

設立する前から、赤字必至の会社だということになってるわけですね。そうであれば、減損会計も考慮に入れなければならないと思うんですね。減損処理しなければ成り立たないような路線を簿価で買い取るということは、多大な損失を県民、市民に与えることになるんじゃないかというふうに思うんですが、いかがですか。

それと脇野田駅移設関連で、この移設関連の施設、これは新しい施設ですね。所有はJRになるのか、上越市になるのか。でき上がったときは開業準備といいますか、もう開業までに間に合えば、間に合ったときの状況。それを過ぎた場合は、どういうふうな扱いになるのかと、そのところを聞かせられますか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

1点目の減損会計の関係でございますけども、今現在JRが経営しておりますので、JRのほうでそのような処理にすれば、そのような会計処理も可能かとは思いますが、その資産を受け取るという段階では、先ほども申し上げましたように簿価が基本にはなりますけども、その中身についてはよく精査をし、また不要資産は譲り受けないということでありますので、そういう中で必要なものだけを引き受け、なるべく譲渡価格を低く抑えるということで考えているところであります。

それから2点目でございますけども、最終的に、そのつけかわったものについては、どの時点でどうなるかという細かなことはわかりませんが、最終的に、つけかわったものについては、並行在来線会社が経営を開始する時点では、並行在来線会社のものになるということであると考えております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

新保峰孝議員。

○26番（新保峰孝君）

脇野田駅の関係で言うと、上越市が30億円出すと。事業主体になって、それをJR東日本に委託をして工事をするということになるわけですね。ということは上越市のものと、施設ということになって、今の脇野田の駅を新しいところに移して、JRがそのまま経営するというのであれば、

それは上越市が負担して新しい駅をつくったということになるかもしれないけども、そこに第三セクターが絡んでくると、例えば新しい駅をつくる場合、その後、予定されていますよね。新しい駅をつくる場合に、上越市の例があるということになった場合、今度は例えば糸魚川に2つの新駅をつくる場合、糸魚川市が出すということにならないのか。あるいは妙高市がつくる場合は、そこが出すようなことにならないのかと、そういう先例にならないのかというのが1つあります。それと簿価で買い取るというのとの関係は、どういうふうになるんでしょうね、こういう場合は。

それともう1つ、政府・与党申し合わせの見直しが具体化されるまで、設立を延ばす必要があるんじゃないかと、基本的には、そういうふうに思っております。少なくとも当初予定どおり年度末まで延ばして、その間、開業準備室というふうなものをつくって、具体的に進めていけるんじゃないかというふうに思うんですが、この点についてはどうか伺いたいと思います。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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）

2点目の脇野田の簿価の範囲ということですが、これは基本的には上越市が30億円全部出しまして、JRはそれについては負担がないわけですから、ただ単に今の線路、それから施設を上越市が置きかえたという形をとるということで、これによって新しくなったからといって、これで簿価が上がったというとらえ方はしないということで、基本的には、ただそのままあるものを移設したという、状態が変わったということのとらえ方で、簿価には反映されないということでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

新駅設置につきましては、若干補足いたしますけれども、新駅設置につきましては、主に駅舎ということでありますので、駅舎については地元の請願方式ということで、地元自治体負担ということが原則になっております。

今の脇野田駅の場合については、大きな線路の移設になりますので、その部分につきましては、当然、信号であるとか、あるいは電氣的な部分の工事も出てくるかと思いますが、それは三セク会社の負担ということで、駅舎関係については地元自治体の負担ということが、請願方式の中身であります。

それから今年度末までに、政府・与党合意の見直しといいますか、去年の段階で県と国交省との申し合わせの中で、1年後を目途に結論を得るという話はあるわけですが、いろいろるる申し上げているように、課題がたくさんあるわけですので、それを待ってられないということでありますので、この機会に今設立をして、いろんな課題について早目に関係者と協議をして、その設立に向けた課題を一日も早く解決をして動き出したいということでありますので、それに沿ってそれに参画をして、市としての意見を言うていく必要があるというふうに考えております。

○議長（倉又 稔君）

ほかにご質疑ありませんか。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡静夫議員。

○15番（吉岡静夫君）

お願いします。

ただいま各議員から、田中、五十嵐、古畑、高澤、新保各議員でありますけれども、本質的な事柄、あるいは非常ないろいろな問題点、こういったものが噴出してあります。

そこで、あえて私は視点を変えまして、単純に時系列の確認と、いわゆるパブリックコメント、市民の意向、合意、意見を聞くという、そういう問題をお聞きしたいと思います。

1点目が、7月20日の時の流れであります。県知事と3市長が合意に達したと。これは私自身も当日3時の全員協議会が終わって、そのニュースに接したわけであります。そして午後7時に今度は市民、市民という言葉を使ったかどうかわからんけれども説明会があった。こういう流れであります。この辺が、果たして適切なものであったのかどうかということを、判断といいましょうか、認識をお聞きしたい。

それから、いま1つ。これは市民説明会でも出てきた言葉であったと思うんですけれども、だから果たしてお答えできるのかどうか、その辺も含めてお聞きしますけれども、経営計画案が出ましたね。その計画案のパブリックコメントを実施し、皆さんの考えを聞きますという、こういう答弁というか、説明があったわけでありまして、もうちょっと具体的に言うと、じゃあ一体パブリックコメントっていうのは、あるいは問題点として、何をどういうふうに合意を図っていかしているのか。この2点についてお聞きをしたい。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

お答えいたします。

まず、7月20日のことでございますけども、3時から議会の全員協議会、夜7時から市民向けの説明会ということで、ご指摘のとおりでございます。

その前段、新潟県並行在来線準備協議会の総会が上越市でありまして、ここにはそのメンバーであります県知事、それから3市長が出まして総会を開きまして、お示ししました経営計画案、それからあと利用活性化の関係でありますけども、駅とまちの共生ビジョンという利用活性化策、この2つの案を承認したところであります。

それをもとに、3時から議会の皆様に対しまして、主に経営計画案を説明し、また、ビジョンにつきましても若干の説明を私どももし、また県からもあったということでありまして、協議会総会で承認された案でありますので、なるべく早く議会の皆様にも説明をし、また、市民にも説明ということで、同日でありますけども、早目に説明する必要があるということでそのような日程に、県とご相談をいたしまして、させていただいたところであります。

それから2点目のパブリックコメントでありますけども、これにつきましては経営計画案、それ

から駅とまちの共生ビジョン案ができましたので、これに対しまして県民の皆様からいろいろ意見をお聞きするということで、日程的には8月に入りましてから予定してありまして、正式に決まりましたら、またいろいろな形で広報しまして、その案をインターネット、また、各市役所の窓口にも、どういう案であるかというものを印刷したものを置いて、どなたでもその内容を見ていただけるといふふうにしまして、その計画案につきまして意見をいただくということでございます。いただいた意見につきましては、それぞれきちんと考え方を示すということで、結果についても締め切りが終わりまして、まとめましてインターネット等で、またお知らせをするという段取りになっております。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡静夫議員。

○15番（吉岡静夫君）

今ほど部長は、前段の問題ですけれども、承認という言葉が使われた。つまり経営委員会で、こういう方向へいくということと言われた。それを承認をしたんだと。

県のほうの説明で、県のほうの説明で、これは市民説明会の実施結果のほうでは、これはクエスチョンのほうでありますけれども、合意に達したという、びっくりしたというような声もあったんですが。それはそれとして、合意をして、その結果を全員協議会に報告をしたということになるのでしょうか。これは市長に聞いてもいいのか、あるいは部長のほうがいいのかと思いますけれども、全員協議会へ、こういうふうにやりましたよという報告をしたというふうに受けとめておられるのか、あるいはこちらが逆に受けとめていいのか。

市民説明会というのは、こうなりましたよということでやられたことは、若干わかるんですが、議会の全員協議会というのは、こういった性格を持って取り組まれたのか。そこをもう1回お聞きしたい。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

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。

県議会において経営計画案を示されて、それに対して承認をさせていただいて、そして、それを議員の皆様方にご報告をさせていただいたということでございます。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡静夫議員。

○15番（吉岡静夫君）

先ほどは承認、そして今度は報告となるわけでありまして、これは受け取り方の違いだから、一概に、おい、これはいけないよと言うわけにはいかんと私も思ってますけれども、いろいろ先ほど申したように、各議員から非常に基本的な事柄や、あるいは指摘、こういったものがもう噴出しておるわけですね。

であれば全協の前に、こういう形で、こういう対応をしたいんだということが。いやいや、それは吉岡さん、無理だと言われれば、それ以上あれしませんけれども、そういったものがむしろあったほうが、よかったんじゃないかと私は思っておる。その辺をお聞きをしたいんです。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

米田市長。〔市長 米田 徹君登壇〕

○市長（米田 徹君）

お答えさせていただきます。

これは吉岡議員と私の相違であろうと思うわけですが、考え方をまずもって言って、そしてその後に報告というのはおかしいと私は思うわけございまして、まずはさきに報告をさせていただいて、皆様方のご意見を聞く中で我々の考え方を、また議会にしっかりとお願いしていくというのが筋だろうと私は考えまして、そのようにさせていただきました。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

深見産業部長。〔産業部長 深見和之君登壇〕

○産業部長（深見和之君）

失礼しました。１点訂正をさせていただきます。

先ほど利用活性化策の案につきまして、「駅とまちの共生ビジョン」と申し上げましたけども、「鉄道とまちの共生ビジョン」ということでございますので、訂正させていただきます。

○１５番（吉岡静夫君）

終わります。

○議長（倉又 稔君）

ほかにご質疑ありませんか。

〔「なし」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

ご質疑なしと認め、これにて質疑を終結いたします。

お諮りいたします。

本案については、会議規則第３７条第３項の規定により委員会の付託を省略いたしたいと思います。

これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

ご異議なしと認めます。

よって、本案については委員会の付託を省略することに決しました。

これより討論に入ります。

討論の通告がありますので、発言を許します。

新保峰孝議員。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

新保議員。〔26番 新保峰孝君登壇〕

○26番（新保峰孝君）

日本共産党議員団を代表して、議案第81号、平成22年度糸魚川市一般会計補正予算（第2号）について、反対討論を行います。

補正予算の額は889万7,000円で、保留していた新潟県並行在来線会社への出資金870万円が主要なものであります。新潟県と上越市、妙高市は、経営計画案が出される前に6月定例会で議決されております。県が1億2,000万円、上越市が1,565万円、妙高市565万円とのことであります。

新潟県並行在来線開業準備協議会の経営委員会は、7月15日、新幹線開業に伴う並行在来線の第三セクター鉄道会社設立に向けて、経営計画案を発表しております。

経営計画案での公共負担の試算は、最小ケースで約300億円の場合、運行本数を3割減らす、運賃を1.6倍としたケースをベースに、北陸本線をディーゼル車で運行し、かつ貨物調整金制度、貨物線路使用料が拡充され、対象経費の85%をJR貨物が負担することになった場合ということで、314億円になるとのことであります。

最大ケース約600億円の場合は、運行本数を現行どおりとし、運賃を1.6倍としたケースで、貨物調整金制度、貨物線路使用料は現行の50%、貨物列車の走行の影響など新たに判明したデータを用いた金額とのことで、599億円とのことであります。

今回の870万円の出資は、1年分の人件費等の経費とのことであります。その後、開業までにあと20億円から30億円かかるとのことでありますが、これをどうするのか。また、開業から30年間で300億円から600億円の公共負担はどうするのか。いずれも県と3市で協議することになっており、負担割合は決まっておりません。

環境面等、公共交通を多面的にとらえるならば、全国をつなぐ在来線鉄道網は必要であります。鉄道を分割、分断するのではなくて、一本化しておくことが必要であります。その際、国とJRの責任が最も大きいと考えるものであります。国とJRの責任で、並行在来線を存続させるべきであります。

また、並行在来線の第三セクター鉄道会社設立に当たって、政府・与党申し合わせの見直しが具体化されていないことは大きな問題であります。JRにも、できる限りの協力と支援が求められる。並行在来線を運行する貨物鉄道ネットワークを維持するため、必要な対策を検討する。地方負担の軽減を検討するという、昨年12月に出された見直し案が詰められておりません。延び延びになっております。

また、赤字のJR路線であるにもかかわらず、泉田知事が主張してきたJR資産簿価買い取りは、県民、市民の負担をふやすだけであります。

また、他県との協議では、新潟県は県域で考えておりますが、広域で三セク鉄道をつくるほうが合理的と考えます。

以上述べましたが、なし崩し的に新会社をつくるのではなく、政府・与党申し合わせ見直しの具体化、負担割合をはっきりさせること等、会社設立に必要な基本的なことをはっきりさせる中で出資すべきではないかと考えますので、本案に反対するものであります。

○議長（倉又 稔君）

次に、吉岡静夫議員。

〔「議長」と呼ぶものあり〕

○議長（倉又 稔君）

吉岡議員。〔１５番 吉岡静夫君登壇〕

○１５番（吉岡静夫君）

議案第８１号、平成２２年度系魚川市一般会計補正予算（第２号）を可決することに対する反対討論であります。

る市長の説明をお聞きしましたし、また、先ほど来の非常に大勢の議員、私を含めて質問、あるいは応答があったところであります。しかし、この問題は、もちろん説明の多い少ないとか、そういうことで終わる問題ではありません。なにしろ中身が、今ほど各議員も言われたように、これからの私たちの足につながってくる、暮らしにつながってくる問題ですから。

新幹線、私は国全体の公共交通である長距離鉄路という位置づけからして否定はしません。同様に、だからこそ在来線についても同様に、国民、市民の足である公共交通鉄路として必要なものなんです。であってみれば、特に足のない弱者、あるいは別の問題ですけれども、貨物輸送をどうするのか。いわゆる長距離輸送、こういう問題を絡めて考えなきゃならない。そういった意味で、この問題は単なるそもそも論や、べき論で片づける問題ではないんであります。

思い出せざるを得ないわけでありますけれども、実はこの問題は、やはり政府・与党の申し合わせ、合意というものがベースになっておる。平成２年から１２年ごろにかけてであります。いわゆる地域のため、住民利便のためという大義名分のもとで、これが進められてきた経過があります。これ自体は悪いことではありません。

例えば平成４年でありますけれども、私も議員になりたてでありましたけれども、これでいろいろと取り上げさせていただきました。当時の私、ここに記録も持っておりますけれども、例えば新幹線、新線の建設、在来線の経営に際し、沿線自治体に過大な負担をかけないとか、在来線の経営サービス、安全、防災とか、ここでも言っておりますけれども、貨物量の問題、あるいは輸送の問題、こういうことを問題にし、かつ一方では、政府・与党の申し合わせに対して、この見直しを求める声もありました。さらにはここまできて、いわゆる市民、さっき言ったような市民の意向、あるいは期待、こういったものにもこたえなきゃならん。こういった非常に苦渋の討論が、この際行われたわけであります。私もその中で、今申し上げたようなことを取り上げて言わせてもらったのであります。

それにしても私たちは地域のため、あるいは住民利便のためのということで、しかも時間が、時間がという今になってみれば、そういう問題もありますから、なかなか難しい問題。何もこれは私たちだけじゃなくて市長も、あるいは理事者、部局、いろんな方々も、そういう問題に直面しているということは私はわかります。

それだからさっきも言ったように、今、地域の住民の声をはっきり示すべきだ。市長は吉岡さん、あんたと私の考え方は違うと言いましたけれども、それはそれでいい。しかし、少なくとも示すべきときではある。それが求められておるということで、私は今回の８８９万７、０００円の支出を計上した議案第８１号、補正予算案について反対したわけであります。

以上であります。

○議長（倉又 稔君）

以上で、通告による討論が終わりました。

ほかに討論の通告はありません。

これより議案第 8 1 号、平成 2 2 年度糸魚川市一般会計補正予算（第 2 号）を採決いたします。

本案に対する採決は起立によって行います。

本案に賛成の議員の起立を求めます。

〔起立〕

○議長（倉又 稔君）

起立多数であります。

よって、本案は原案のとおり可決することに決しました。

以上で、本臨時会の全日程が終了しました。

これをもちまして、平成 2 2 年第 4 回糸魚川市議会臨時会を閉会いたします。

大変ご苦労さまでございました。

午後 0 時 1 7 分 閉会

+

+

地方自治法第 1 2 3 条第 2 項の規定により署名する。

議 長

議 員

議 員

+

+

+