

の三位一体の改革議論の一つの焦点に今後なっていくのではないかなという危惧を感じたものですから、ご意見をお聞きしたいというふうに伺ったわけではありますが、返事がもらえないとすれば、それは仕方がないというふうに思います。

以上で質問を終わります。

内谷重治議員の質問

鈴木良雄議長 次に、順位9番、議席番号2番、内谷重治議員。

(2番内谷重治議員登壇)(拍手)

2番 内谷重治議員 21世紀に入ってことして4年目、イラク戦争以降、たび重なるますますの激しさを加えるテロの連鎖、そして、温暖化の進展など悪化する地球環境、そのほかもろもろ世界の政治経済、社会現象、いろいろな意味でよしきも悪しきも新しい潮流の端境期にあるのではないかなという感を強くしております。国内に目を転じてみても、たび重なる台風、大水害や地震、噴火など天変地異に加えて、子供が犠牲になる残虐な殺人事件など、暗い社会、そして、議論なき国会に無責任さの目立つ小泉首相など、どこかこの国はおかしいと感じておるのは私だけではないというふうに思います。

一方で、21世紀に入って最初のオリンピックがオリンピック発祥の地ギリシャで開催され、日本選手の活躍ぶりには目を見張るものがありました。プレッシャーを物ともせず、すがすがしい笑顔でメダルを手にする選手を見て、日本も個が輝く時代になったと改めて感じたところです。

さて、当長井市におきましては、ことしは実に記念すべき節目の年であります。市制50周年

に加えて、旧国鉄長井線が長井駅まで開通してちょうど90年であります。さらには、長井南中卓球部の連続4回の全国大会出場、北中の野球、南中のサッカーは、置賜初の全国大会出場と聞いております。そして、バトミントンも全国大会に出場したという、市内中学生の抜群の活躍が目立っております。私たち大人も、そして市議会も、次代を担う子供たちに恥じないよう、市勢の発展、福祉の向上に決意を新たにしたいところであります。

それでは、事前に通告してあります、フラワー長井線を存続させ、中心市街地の活性化を図るための1点につきまして、順次質問をしてまいりますので、市長を初め当局の皆様のお確かつ簡潔な答弁をお願いするものであります。

それでは、まず第1点目、フラワー長井線が廃止された場合の影響について、長井のまちづくりと、特に教育上の観点からお伺いいたします。

旧国鉄長井線が長井駅まで開通した大正3年からことして90年、全線開通の大正12年からは81年が経過しております。昭和63年には第3セクター、株式会社山形鉄道として経営形態が変わりましたが、なぜこの長井に鉄道が引かれたのか、旧国鉄長井線、第3セクターフラワー長井線という、「長井」という冠のつくこの鉄道の存在意義は何だったのか、ぜひ市長の見解をお伺いしたいと思います。そして、その使命と今までの功績を含めて見解をお伺いするものであります。

次に、この項の2点目でありますけれども、フラワー長井線は、高校生の通学など、地域住民の欠かせない足として大きな使命を担ってきたわけではありますが、モータリゼーションの進展や過疎化、少子化などの社会環境の変化による営業収支の減少に加えて、赤字補てんのための基金も元金自体が取り崩され、底をつく状況になっております。今、まさに存続か廃

止かの岐路に立っていると言っても過言ではないと思います。もし仮に廃止されたとすると、その後の長井のまちづくりにおける影響はどのように考えられるのか。また、県の第5次教育振興計画による県立高校の再編に伴いまして、置賜の南学区は東南置賜地域で7校を6校に、西置賜地域で5校を2校程度にという検討案が示されております。高校生の足として通学定期利用が8割を超すフラワー長井線が廃止された場合、今後の県立高校の再編を想定すると、教育上に与える影響はどのように考えられるか、教育長の見解をお伺いするものであります。

次に、2番目に入りますが、フラワー長井線の地域交通体系における位置づけについてお伺いいたします。市営バス致芳・平野・公立置賜総合病院線との整合性につきましてお伺いするものであります。

現在、市内で運行されているバスは、西根地区が主体となって運営している長井蔵京線と、今泉駅と置賜総合病院を結ぶシャトルバス、そして、冬期間限定で伊佐沢地区で運営しておりますバスの3路線があります。このたびの9月定例会にはシャトルバスである今泉・置賜総合病院線を廃止し、致芳や平野地区住民からの要望にこたえるためにも、新たに致芳・平野・置賜総合病院線を設置する議案が提案されています。もともと今泉からのシャトルバスは利用者が少なく、赤字がかさんでいたので、見直しの時期に致芳・平野地区の要望にこたえながら、あわせてシャトル機能も兼ねるといふこの新路線は大変合理的だとは考えられます。

私は、もとよりこの市営バスの新路線を反対するものではありませんが、先に述べましたように、それぞれ運営形態が違う3路線が運行されることとなります。それぞれの地域の事情があるとは思いますが、今回、路線の見直しをするのであれば、市営バス運営についての基本的な考えを明らかにすべきであると思います。さ

らには、フラワー長井線を含めた公共交通機関の地域交通体系の市としての基本方針を明確に定めるべきでないかと考えます。

このたびの市営バス、致芳・平野・公立置賜総合病院線開設に伴うフラワー長井線への影響は、企画調整課の試算によりますと、致方地区の利用者と推定できる1,143名全員がバスを利用したと仮定した場合、年間45万円の収入減と推測されるとのことです。現在、フラワー長井線は存続か廃止かの岐路に立っている極めて厳しい状況にあることは再度詳しく申し述べる必要がないと思いますが、6億円の基金は今年度で底をつき、次年度からは1億円に近いと推測される経営赤字を当面、県と沿線2市2町で補てんしていかなければなりません。以上のことから、本来、この新路線を開設するのであれば、同時に、公共交通機関に対する市としての地域交通体系の基本方針を明らかにすべきと考えます。フラワー長井線の地域交通体系における位置づけはどうか、新バス路線との整合性を含め、市長並びに企画調整課長にお伺いするものであります。

次に、3点目、市としてのフラワー長井線存続の具体的方策は何かについてお伺いいたします。

存亡の危機にあるフラワー長井線を、今後、次世代まで存続させるには、シンプルに考えますと大きく二つの課題を解決する必要があると考えられます。一つには、単年度の経営赤字を解消すること、二つには、新車両や鉄橋などの鉄道施設の設備投資資金を確保することだと思います。この二つの課題を解決するには、やはりシンプルに考えてみますと、運営主体である山形鉄道が資産の減価償却や設備投資ができるほどの経営収益を生み出すことだと思います。しかしながら、現在の第3セクター山形鉄道の生い立ちと現状を考えますと、どんなに優れた経営者でも、県や沿線自治体、市民や民間

+

企業の力を借りなければ十分な経営収益を上げることがもちろんのこと、経営を続けることすらも不可能であると思います。

私は冒頭の質問で、なぜ私のまち長井に鉄道が引かれたのか、なぜ長井線という冠がついたのか質問いたしました。この鉄道は、長井の先人たちの努力により引かれた、長井のための鉄道なのだと思いますし、長井市民としてそう思い込まなければならぬと考えております。当然、沿線の南陽市、宮内の人々、長井の周辺の白鷹、飯豊の人たちとの一致協力によって開設することができた鉄道でありますけれども、今後も彼らとともに手を携えてフラワー長井線を守っていかなければならないことは言うまでもありません。私は、このフラワー長井線の原点と現在の第3セクター山形鉄道の置かれた現状から、ここはやはり長井市が主体性を持ってこのフラワー長井線を次世代に残すため、精いっぱい努力すべきと考えますが、いかがでしょうか。市長にお伺いいたします。

また、昨日、蒲生光男議員、佐々木謙二議員からも示唆に富んだ素晴らしい提案がありましたが、市としてのフラワー長井線存続のための具体的方策を私はぜひ示すべきだと考えますが、いかがでしょうか。市長並びに企画調整課長にお伺いするものです。

次に、(4)フラワー長井線を観光交流の核とすべきではという点について、質問申し上げます。これは全駅庭園化構想などの観光・交流客による利用拡大策をとるべきだという視点から申し上げます。

ただいま申し上げましたとおり、昨日の一般質問で蒲生光男議員からは「SWING GIRLS」の映画鑑賞でピンチの山形鉄道を救うきっかけにすべきとして、大ヒット作品になるであろう映画「SWING GIRLS」を大いに活用しながら、全国の映画ファンをフラワー長井線に乗ってもらうためPRし、いろいろ

な取り組みと工夫をすべきという提案がありました。佐々木謙二議員からは、フラワー長井線の欠点である二次交通の補完とコスト削減の両方を解決する切り札として、「デュアル・モード・ビークル」導入を検討すべきとの提案がなされました。私もこの二つの提案には大賛成で、ぜひ早急な市の検討をお願いするものですが、私からは、フラワー長井線を観光交流の核とすべきではないかとの視点から提案させていただきます。

フラワー長井線の持つ公共機関としての存在意義、特に交通弱者と言われる高校生や高齢者にとっては、まさに生命線と言っても過言ではないと思います。また、鉄道の持つ意義、時代の要請とも言うべき価値も大きな意義があると思います。このことは大量輸送による省エネルギー、地球環境に対する低負荷ということ、さらには安全性、特に冬期間の定時性など、優れた利点がたくさんあります。しかしながら、再度申し上げますが、モータリゼーションの進展や過疎化、少子化等の社会変化に伴い、輸送機関としての鉄道は、この地域では明らかに斜陽産業であると思います。ただし、鉄道を観光資源と考えれば、斜陽産業ではなく、素晴らしい地域の宝になると私は考えます。私からの提案は、観光資源フラワー長井線を観光客を誘致する観光交流の核として整備し、観光客の落とす乗車運賃等でフラワー長井線を救うという提案であります。

裾野が広く、総合産業と呼ばれる観光の振興は、これからの長井にとって、雇用の創出を含めて有望な地域活性化策だと言えます。現在の長井にも、あやめやつつじ、桜回廊などの花に加え、黒獅子など多くの観光資源があり、さらには、全国に誇るレインボープラン、そして、多彩な食文化と特産品、最上川舟運で栄えた古い商家のまちなみなど、光る素材はたくさんあります。「SWING GIRLS」の大ヒッ

ト予想による東京や仙台、全国からの観光客に加えて、国で推進しているビジット・ジャパン・キャンペーンなどの外国人観光客の誘致も視野に入れることができると思います。しかしながら、今のままのフラワー長井線が、今のままの長井が観光客にとって魅力的な観光鉄道、観光地とは映らないと私は思います。

元早稲田大学教授で、現在、国際日本文化研究センターの川勝平太教授編著であります、中央公論社発行の「ガーデニングでまちづくり」という本がありますけれども、今、日本の国づくりの潮流が変わりつつあり、アスファルトとコンクリートのアーバン化時代は終わりを告げ、これからは農業と園芸、緑と花のルーラル化時代が始まると、この川勝教授は言っております。都市化から農芸化へ日本も世界も移行をしていくと言っております。私もまさにこれからは農業と環境、そして観光が地方にとってのキーワードになると考えております。また、同著の中で、三井物産戦略研究所、国土地域振興室長の園田正彦氏は、この本の中で「ガーデニングがまちおこしの有効な手段になる」と書いています。実際、同書の中で、ガーデニングでまちづくりを行った成功事例として、正司前宝塚市長や唐沢小布施町長、斎藤北海道由仁町長などが寄稿しております。

現にこの長井市においても、商工会議所、女性部会長の荒川さんのように、長井市をガーデニングのまちにしたいと夢を持っておられる方もいらっしゃいます。荒川部会長さんのお話によりますと、ヨーロッパでの観光旅行で花のまちなみに感動し、いつか長井でもオープンガーデンができるようになりたいと、頑張りたいたいとおっしゃっていました。荒川さんは、国内での先進地、小布施には何回も行っていると語っておられましたが、小布施は、ご承知のとおり、長野県、人口1万人ちょっとの町でありながら、観光客がどんどんふえ続け、現在は年間200万

人以上の人が訪れている町だと言われております。もちろん観光資源はガーデニングだけではございませんが、ガーデニングが大きな要素であることは間違いのないというふうに思います。ガーデニングの参加人口は、国内で約4,000万人と言われておりますが、その多くが50～60代の女性であり、今、日本で一番お金と時間があり、旅行を楽しんでいるのもこの層だと言われております。この人たちの観光地に対する基準値は、記念になる、写真で絵になるような風景があり、かつグルメが楽しめ、名物や、あるいは気の利いたお土産が買えること、そして、美しく癒し効果のあるものや、その地に行かないと見られない本物を見たいと、そんな願望が強いということだそうです。

このことから、昨日、佐々木謙二議員がおっしゃっていた、山形新聞、岐路に立つフラワー長井線の特集記事、「今後の経営戦略」と題した最終号でも紹介されましたフラワー長井線16駅すべての全駅庭園化構想に取り組むべきだと私は考えております。この構想は、平成11年、目黒市長にもプレゼンテーションがあったと聞いております。フラワー長井線沿線の16の駅をそれぞれ特徴ある西洋庭園をつくり、メインの庭園として長井駅周辺に本格的なイングリッシュガーデンをつくるというものであります。加えて、昨日、渋谷議員から提案のあった、長井線沿線の転作地に菜の花やラベンダー、コスモスやひまわりなどの植栽があれば、見事にフラワー長井線と言えると思います。まさに東洋のアルカディアではないかというふうに考えます。鉄道の駅すべてが庭園というコンセプトは、世界でも例がないそうであります。この構想が実現すれば、相当な話題になることは想像にかたくありませんし、蓼科の日本で最初の本格的なイングリッシュガーデンと言われておりますバラクラ・イングリッシュガーデン、あるいは佐久市のメアリーローズガーデンのような本物のガ

+

ーデンであることが前提になるというふうに思います。西洋の庭園は、この長井でもスリーシーズンの営業が可能であり、四季折々の花を提供することが可能です。この庭園に山形県内の観光客と言われる3,000万人のうち、置賜周辺の観光地、米沢や赤湯、蔵王、上山の県外の観光客だけでも300万人以上の観光客が訪れているわけですから、その中から約20万人の観光客が、7%になりますけれども、フラワー長井線を利用し、長井に来てもらうことにより、お金を落としてもらう。そういった構想になります。長井市が直接事業主体になる必要はありませんし、現状ではできないと思いますが、地域に与える経済効果ははかり知れないものがあると思います。この構想に対する市長と商工観光課長の見解をお伺いいたします。また、市としての支援をぜひ検討いただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

次に、5番目、街路事業と景観等の整備により魅力あるまちなみをについて質問いたします。これは長井らしい建築物や路地の整備等で魅力的な空間づくりを進めるべきだという視点であります。

去る8月29日、本町・栄町まちづくり協議会準備会と市、商工会議所などの共催により、山形県景観形成検討委員会会長で東大教授の堀先生による「まちづくりと街路事業・みんなで考える魅力あるまちづくり」と題した講演会が開催されました。この講演の中で堀先生は、魅力的な街とは、道路、これは公共空間という表現をしておられましたが、道路が魅力で沿道の建物が魅力な街を言い、その魅力はホスピタリティーの表現がなされていることだと言っておられました。わかりやすく言いますと、多分魅力的な街とは、歩行者が主役の道づくりがなされていて、沿線の建物が魅力的で、同時に、その街統一感のあること、そして、何よりももてなしの心が表現された歩いて楽しい街ということ

ができると思います。また、なぜそうしたまちづくりが重要かということでは、街の魅力によって外貨、来訪者の落とす金を稼ぐしか中心市街地商店街は生き残れないのだと語っておられました。私も全く同感です。この基本原則を見失ってしまうと、何十億もの公費をつぎ込んだせっかくの街路事業も、ただ歩道ができて、補償費で建物が新しくなっただけということで終わってしまいます。

私は、前項でフラワー長井線16の駅、全駅を庭園化し、鉄道自体を観光資源の核として長井駅周辺に本格的なイングリッシュガーデンをつくるべきではないかと提案いたしました。年間約20万人の観光客がフラワー長井線を利用することにより、経営は間違いなく黒字になるのではないかと思います。取らぬタヌキの皮算用になります。もし長井駅周辺の栄町、本町が魅力的なまちなみ空間であれば、この20万人の観光客が相当のお金を落としてくれますし、むしろ魅力的なまちなみ空間であることにより、これは当然、グルメや長井の特産品、お土産品も含みますけれども、お互いの相乗効果が期待できるものと考えます。この皮算用に対しての市長の見解をお伺いいたします。また、市としてフラワー長井線の協働にぜひ全面的に支援すべきと考えますが、いかがでしょうか。

また、本町や栄町はもとより、その周辺のあら町や大町、高野町、十日町など、長井本来の古い商家のたたずまいや大正・昭和初期の貴重な建築物がまだまだ残されています。さらに、現在、フットパス事業などで水路沿いの散歩道や路地などの掘り起こし作業を進めていますが、これらの整備など、ハード事業も少しずつ進めていくべき時期に来たのではないかなと思います。ぜひ各まちなみごとの市民レベルでの景観協定でもいいですから、あわせて進めていただきながら、歩いて楽しいまちなみ空間づくりを進めるべきと思いますが、いかがでしょうか。

市長並びに建設課長にお伺いいたします。

最後になります。中心市街地・フラワー長井線の活性化は同じコンセプトでという項について、質問申し上げます。

これは乗って感動フラワーライナー、癒しのイングリッシュガーデン、歩いて楽しいまちなみを、長居がしたくなるまち長井をということでもありますけれども、前項まで述べましたように、私は、中心市街地の活性化とフラワー長井線の存続は観光交流という同じ視点からのまちづくりが重要だと考えます。そのコンセプトの一つとして「住んでよし、訪れてよしのまちづくり」こそが大切だと考えます。このお互いの相乗効果が発揮できるよう、まちづくりはそれぞれの立場でお互いに力を合わせ、協働することが前提になりますが、市がコーディネートする必要があるのではないかと私は思います。企画調整課、商工観光課、建設課などによるプロジェクトチームを編成し、中心市街地・フラワー長井線の活性化策を進めるべきだと考えますが、いかがでしょうか。市長の見解をお伺いいたしまして、以上、壇上からの質問を終わります。ご清聴、まことにありがとうございました。（拍手）

鈴木良雄議長 目黒栄樹市長。

目黒栄樹市長 ご質問にお答えを申し上げます。

まず、フラワー長井線を存続させるためにという大きな命題の中で、フラワー長井線が廃止された場合の影響についてというお話がありました。ご指摘のように、いろいろな変遷を通してなったわけではありますが、交通のスピード化が図られ、フラワー長井線を中心に駅中心の街並みが誕生し、それから、企業誘致に多大な効力があったと思いますね。グンゼ、東京電気、協同薬品、それから、教育、長井中学、現在の長井高校寄宿舎時代から列車通学になってきて、さらに広がったと。産業、経済、教育、文化、輸送、暮らしなどのあらゆる面で長井市の発展

と繁栄をもたらしてきたと言っても過言ではないと思います。

これが鉄道がなくなるということになりますと、非常に公共交通機関が貧弱になりますね。今でもバスは山形に行くのしかないわけでしょう、恐らくね。米沢へ行くのさえもないわけですから、これはやはりこの公共交通機関の占める割合が非常に大きいと思いますし、これが無いということでは非常に遠いイメージになってくる。あるいは寂れたイメージになってくる。イメージダウン、これは非常に避けられないのではないかと。ちょっと言い方は悪いですが、最上の郡部のようになってくるということになると思いますね。それから、交通弱者の方もまだおられるわけです。みんな運転できるわけではないわけですから、日常の買い物、置賜病院の通院など、暮らしの利便性の確保が難しくなると。障害者の皆様の移動なんかでも、いろいろな面で移動する場合に支障が出てくるというふうになると思います。それから、やはり高校生にとって大きいと思いますね。私はこの間、できるだけというか、ほぼ100%に近く、東京出張の場合に、朝の長井線で行きますし、帰りは6時何分に乗ってくると。高校生が通学しているときは満員ですよ。あれはもうぎりぎりのところですね。あれを一遍になくしたら、バスは時間がかかるでしょう。それから、料金も上がるでしょう。何台もという形は不可能でしょう、これは。台数が非常に制限されますね。冬なんかは特にやはり厳しくなるでしょう。バスで待っているのと、駅の構内で暖かく待っているなんていうのは全然違いますからね。そういった意味で言えば、大量の高校生の通学手段などがなくなる。部活動なんかへも非常に支障を及ぼすということになると思います。そういった意味で、高校がなくなるなんていうことは、やはりこれは絶対に避けなければなりませんし、5校のうち2校だって絶対私は長井だと、残さ

+

なければいけないと。長井のエゴではありませんよ。ここは置賜地域の中心ですから、そう思っていますので、これはぜひ避けなければいけない。断固として避けなければいけないというふうに思っております。

次に、このフラワー長井線の地域交通体系における位置づけですが、地域交通体系というのは基本的に道路と鉄道だと思います。災害や危機管理上の観点からも、鉄道は基本的な交通として位置づけられると思います。それから、2番目には、山形新幹線と接続するとともに、長井線とも接続していると。首都圏の乗り入れだけではなくて、これは新潟県とのつながりもあるわけですね。私は、5年、10年なのかは別にして、危惧するのは、JRも採算性が合わないと言って、米坂線だって第3セクターにならないという保証はないのですよね。その危険性は私はあると思いますよ。そういった意味で言うと、長井線の問題はいずれ米坂線の問題でもあるし、置賜全域の問題でもあるし、長井線だけなんていうことでは、私は、置賜の皆さん、それは危機感が少なくなりますよと。新幹線が通っているところだけ鉄道があればいいのですかということになりかねないわけですから。特に長井は、私はやはり新潟と直接つながっているというのも非常に大きな、仙台と新潟のほぼ中間点ですし、高規格道路もありますし、新潟は世界に出ていく窓ですよ。ドイツに行くのだから、新潟空港から韓国へ行って行くなんていうのがありますから、韓国、中国あるいはロシア、北朝鮮も含めてですね、あるいはアジアを含めて、やはり新潟は今、もう53万ぐらいですか、なお合併を繰り返してしまして、18年までに70万を超えるのではないかという見通しも言われる方もいる。裏日本という、日本海側ですね、日本海側最大の都市の陸路も空路もあるという、水路もあるという、そういうところとつながっていないということは非常にだめだと思

います。大きく考えれば、5年、10年を考えれば、米坂線も含めて公共交通の鉄道というのは足であると、核であるということを私たちは認識しなければいけないというふうに思っております。

そこで、市営バスとの整合性についてありますが、これは座談会に行きますと、必ず致芳の皆さんからはバスについて言われました。皆さん、長井線があるではないかと言うけれども、長井線沿線ばかりではないのだと言うのだな、それは。東五十川、森については、山形につながっているではないかと言いますが、それだけではないぞと。やはりバスもぜひ必要だと。西根にならって、あるいは伊佐沢の冬季バスにならって、我々も負担をするから、何とかひとつという座談会での5年間の繰り返し、繰り返し要望されたことですよ。そういった交通弱者の方もいらっしゃるし、バスについての要望がありましたので、その空白地域を解消することで、さらに今泉や長井駅で長井線と接続する。若干成田駅とか時庭駅はちょっと歩かなければいけません、今のところ。そこまで入ってもいいのですが、まだ時間がかかるのですよね。乗って、今でも病院まで1時間半かかるのですか。いろいろ全部ご要望をしますと、2時間半かかると。2時間半というのは何だと。赤湯から東京だと。東京まで行くのかと、市内に行くのにと。こうなりますから、そうもなかなかいかない。やはりそういったところで利便性を確保しながら、乗り継ぎ等で交通の市民の皆さんの利便性を上げる一翼を担うものだというふうにご理解をいただきたいと思います。

なお、それは駅の方なんぞはやはり、何度も申し上げますが、大塚駅という話が随分ありましたね。これは川西もバスがありますから、お話ししなければいけないことなのでありましようが、そう言ってくると、また何十分ということもありますので、いろいろと一度まずこれで

走ってみて、効率性とあれでやはりスクラップ・アンド・ビルドをしながらやっていくというふうに考えていただきたいと思います。我々も柔軟に対応していきたいと。冬場は冬場で、あるいは1年なら1年になったら、やはり多少は見直しもしていくというような格好でしていかなければいけないというふうに思っております。

フラワー長井線の具体的な存続方針、これはもう何度もきのうから、9月議会は長井線議会でありますから、言われたと思います。これは申すまでもありませんが、やはり山形鉄道の経営改善計画、これを徹底していくということが、これがまず第一ですね。随分私は改善し始めてきたと思います。ただ、朝晩の通学列車だけ直せというと、真ん中のそのとき人員は家に帰っているということですかと。給料は一体どうするのですかと。列車もそのままありますよと。少なくとも22年までは何とか使っていきましょうということですから、それはやはり市民のためにある程度、少なくとも走らせた方がいいということになるのだらうと思います。ただ、22年以降、車両の更新ということになりますと、べら棒ですから、これはやはりきのうも佐々木議員が申されました、デュアル・モード・ビークルですか、こういうのに順次変えていながら、それから、やはり朝晩の今のあれで2両続いても満杯だということところが少しずつ1両になってくるのか、これからはやはり少子化ですから、長期的に見れば変更等も可能だとすれば、いろいろな面で可能にしながら、やはり経営改善計画をきちっとして、みずから努力をしますと。

それから、やはりこの件に関して言うと、行政も私はある程度支援するのはやむを得ないと思うのですよ。すべての地域の足であります。それから、ある意味で、これが欠けると、さっき申し上げましたように、地域のイメージは極めて、それから、やはり高校生というのはどの家庭でも持つ可能性があるわけです。今はなく

ても、その子供たちが、その子供たちが、孫がと、こういうふうになってくるわけですから、私はやはりある程度は行政も支援をしなければいけない。そこは県に厳しく申しております。地元が余り盛り上がらないからなんていう言いわけはするなと。私は少なくとも人生においては、あっちがしないから俺がやらないなんていう、そういう言い方はしたことがないぞと。生意気を言いますが、担当課長なんかに申し上げます。知事にも申し上げました。どこが悪いから県がしないなんていう議論はやめていただきたいと。我々もするから県もしていただきたいというふうに申し上げて、我々も行政も出さなければいかんかなと思っております。

それから、やはり住民の皆さんですよ。住民の皆さんがしっかりとそのことについて理解をいただいて、ある程度、例えば、いろいろな枕木の自分たちで2本のやつとか何とかというのがあるわけでしょう。FNの会も長井は相当あれなのですが、ほかのところは正直言って非常にだめですよ。それから、FNの会というよりは、さっき大道寺議員のあれと、もっと別な土佐くろしお鉄道ですか、いろいろなやり方があるということですが、やはりいろいろな仕掛けはしながら、住民の皆さんにもぜひこれは残さなければいけないというふうに腹をくくってもらうことだと思っております。実は皆さんの先輩であります渡部健二元議長から、各首長と沿線の議会、議長、それから県等にも行っていただいてあります。そして、まず子供たちの足を残すために、置賜のできるだけ関係町村が集まって、もちろん行政と議会もそうですが、高校、中学校、それのおのおの校長とPTA会長とか、母親委員長とか、そういう方がいらっしゃるわけですから、そういう皆さんで住民の盛り上がりの具体的な組織をつくったらどうかというご提案があって、汗をかいていただいている。9月から10月の初め、9月中にぜひやりたいとい

+

う渡部さんのご意向であります。そういった新たな努力もして、住民の皆さんも腹をくくらなければいけないというふうに、今、その時期だと思えます。もはやなくなるわけですから、基金は。もう切羽詰っておりますから、そういった意味で、住民の皆さんとの協力は欠かせないのではないかとこのように思っております。

観光・交流の核として、これができれば最高であります。今、本当に存続のところでありますから、なかなか内谷議員のように、イングリッシュガーデンということについて、例えば、今すぐ行政が主体となって何億円投資して、どういう調査してというわけにはなかなかいかないかもしれません。内谷議員も行政が主体ではなくてもいいというお話でした。11年も確かにその皆さんに私はお話をお聞きしましたが、本当にいろいろな課題が差し迫っていて、私も大変失礼をしたわけでありましたが、今後、現実的に検討してみなければいけないと思えますね。

+ 夢を現実に、それから、16の駅であれば全部やるのか、まずどこから先にやるのか、一つ、二つ、三つとか、それから、そういう何々型、蓼科型ですか、何々型とか、そういうことが全部同じではおもしろくないですからね。全部やはり全国のあれの一つ一つ別物にして、大きいところも小さいところも別物があると思えますから、そういった構想で絵を書いて、それがどれぐらいかかるのか、住民からもどれぐらい集められるのか、それから、観光の核としてどうつくれるのか、行政はどれぐらい出せるのか、やはり現実的な計画に少し入っていかなければいけない。

それから、22年までは絶対存続していなければいけないということだけではなくて、少し先の方も考えていかなければいけないという意味ではそのとおりだと思いますので、ぜひ具体的な、現実的なご提案もいただければありがたいと思っております。

街路事業と景観等については、ご指摘のとおりであります。私も堀先生の話聞いてそのとおりだと思えました。きのう、言い過ぎましたから、長くなったかな。やはり魅力的な道路をつくらなければいけませんよね。それから、店もそうですよね。そして、何よりもおもてなしの心がそうですよね。今、とにかく本町がその事業に入ろうとしているところですから、大いにそこを学びながら、そこをまずひとつ出発点にしなが、なお、やはりまちづくりにいろいろな面でもてなしの心をやらなければいけないと思えます。中心市街地のフットパス、あるいは水路等、これも今、具体的になりつつあります。山形県全域で最上川観光交流空間モデル事業だったかな。それは沿線市町村が全部呼びかけまして、呼びかけ人の代表は私にさせていただいております。フットパスで一つ先行いたしましたので、そうは言っても、長井だけやればいいということではありませんから、さらに広げて国土交通省の大きな事業の中で、その中で予算も確保して持っていくように私も努力をしたいと思えますし、具体的な件については、商工観光課長なり建設課長等が申し上げたいと思えます。

以上です。

鈴木良雄議長 大滝昌利教育長。

大滝昌利教育長 ただいまの内谷議員のご質問にお答えをしたいと思います。

もしフラワー長井線が廃止されれば教育上にも与える影響ということで、私なりに考えられる点、4点ほど申し上げます。

一つは、高校の選択肢が確実に狭まるのではないかなというふうに思えます。平成16年度、長井の南・北中から私立、公立を含めて米沢方面へは約170名通学しています。南陽高校に約210名、荒砥高校に約80名とすると、米沢・南陽方面の進学には影響が出るのではないかなというふうに思えます。

二つ目は、他市町からの長井高校、長井工業高校への入学者が減少するものと思われます。その結果として考えられるのは、内谷議員も山形新聞の取材に対してコメントしているように、他市町の生徒との交流を通じた切磋琢磨する機会が薄れ、教育水準の低下という危険性もあるのではないかなというふうに思われます。

三つ目は、送迎とか下宿ということで、保護者の精神的・経済的な負担が増大するものと思われれます。

四つ目ですが、交通の利便性ということで、高校再編への影響が出るのではないかと思われれます。

現在、長井工業、長井高校への地元南・北中学生の在籍割合というのは、長井高校が約35%、長井工業が約56%、ほかの生徒は他市町からの生徒になります。列車通学生の割合というのは、今年度、長井高校が約300名ですから半分ぐらいですね。長井工業高校は約80名ぐらいだそうです。

ちなみに、南陽高校ではフラワー長井線を利用している生徒が今年度334名ということで、荒砥の方が70名ぐらいおりますから、もしも廃止になるというようなことになれば、高校再編にはかなり影響を及ぼすのではないかなというふうに思います。

これらのことというのは単に高校だけの問題ではなくて、中学校の進路指導にもかかわってきますし、生徒のやる気まで影響する危険性のある大事な問題ではないかというふうにとらえているところです。

以上です。

鈴木良雄議長 中井 晃企画調整課長。

中井 晃企画調整課長 それでは、内谷議員からのご質問のフラワー長井線と市営バスの関係につきましてお答えいたします。

今回、新しくバス路線の提案をさせていただいておりますけれども、基本的にはフラワー長

井線と相関関係を持ちまして二次交通的な役割を果たすという機能が必要であるというふうに考えております。このたびのバスでございますけれども、そうした視点も含めてはございますけれども、今の一番の利用者が市内の個人医院への通院と広域病院への通院といった方がほとんどを占めております。そうした利用状況を含めまして、利用者の利便性をできるだけ図るといった視点を含めまして今回のバスルートを設定させていただきました。地形的にフラワー長井線と並行して走る区間がどうしても一部出ざるを得ませんので、過日、資料として提出させていただきましたように、ある程度フラワー長井線の利用者の減少といったものも考えられるのではないかなというので資料を作成させていただきました。

なお、1日3往復ですので、十分な二次交通としての機能を果たしているとはまだ言えないわけでありましてけれども、長井駅と今泉駅には直接乗り入れをいたしておりますし、時庭駅と成田駅は付近に駐車場を設けてございます。なお、今回、新たに予定しております3往復の中で、およそ30分から40分程度でフラワー長井線に乗り継ぎできるという列車は、バスのダイヤに対しまして約半分近くが乗り継ぎできるような設定をさせていただいております。基本的には相関関係が完全にとればよろしいかとは思いますが、本数の関係もありましてまだ十分にはとれないという現状がございます。

なお、バスの運営につきましての基本的な考え方でございますけれども、やはり長井市内全域のバスの空白地域を走りまして長井線と接続するような形で考えなければならないというふうに思っております。ただ、今のところ、西根バスにつきましては、地元の皆さんが頑張っていっていただいておりますので、その辺の調整はもう少し時間がかかるのかなというふうな考え方をして

+

おります。今のところは多少ダブる区間がございますが、いずれ経営形態が統合できれば、できるだけダブる区間をなくしまして空白地域を埋めるようなバスの運行を進めていきたいというふうに考えております。

また、フラワー長井線につきましては、当然、高校生の重要な足でありますし、過日、テレビの番組でもございましたけれども、鉄道がなくなった後、バスによって代替輸送方式が出たというにしても、運賃が約3割近く上がるというふうな事例が出ておりましたし、いずれそのバスにつきましても、6割以上が削減されてしまうというふうな傾向が出ておりました。ここ数年で18路線の鉄道が廃止になったそうでありますけれども、それらの地域はバス代替ができたとしても、かなり苦しんでいる状況でありますので、フラワー長井線というのは今後とも残していかなければならないというふうな考え方をしております。

+ 鈴木良雄議長 那須宗一商工観光課長。

那須宗一商工観光課長 内谷議員のご質問にお答えいたします。

長井線全域を庭園化することと、長井駅周辺にイングリッシュガーデンをつくり、観光客の誘客というふうなご提案でございました。現在の観光客につきましては、ほとんどが大型バス、自家用車の利用ということでございまして、鉄道の利用は非常に少ないというような現実がございます。ただ、地図上に鉄道があるか、ないかというふうな部分については、非常に観光客の誘客の部分では、鉄道がありますというふうなご説明は非常にインパクトがあるもので、大きなポイントになっているというふうに私どもでは感じております。内谷議員の提案のような、全域がきれいな花に飾られた庭園化されて、しかも沿線の風景が、昨日の渋谷議員の質問にありましたような菜の花といった形で埋めるとすれば、非常に観光客に対して好印象を与える

ということで、リピーターの確保にも大きくつながるのではないかなというふうに思います。先ほど市長からもございましたが、行政が主体的になって観光の公園づくりをするということにはなかなか難しい時代でございます。これからは民間の方々にぜひ英知を結集していただいて、よりよい企画を出していただければというふうに思っているところでございます。市といたしましては、どのような支援ができるかについて、ご提案を見させていただきながら、私どもとしても検討をさせていただきたいというふうに思っております。どうかよろしくお願いいたします。

鈴木良雄議長 浅野敏明建設課長。

浅野敏明建設課長 内谷議員にお答えいたします。

内谷議員の質問の一番後段の部分が私への質問内容だと思っております。内容は、まちなみごとの景観協定もあわせて進めながら、歩いて楽しいまちなみ空間づくりを進めるべきだと思うが、いかがかというふうなことにお答え申し上げます。

現在、本町南、本町北、栄町の住民や商店街の皆様で、本町、先ほど内谷議員が本町、栄町とおっしゃいましたが、本町中央でありますので。本町中央まちづくり協議会が間もなく発足することになります。今後、その街に合った街並み協定を策定することになると思います。みんなで楽しいまちづくりを考えて、魅力あるまちづくりを実現したいと思っております。また、市内には本町、栄町だけでなく、そのほかにも魅力的なところが数多くありますから、市街地全体のまちづくり計画を検討しまして、フットパスのルート整備も含めまして、国土交通省や山形県のご支援を得ながら、歩いて楽しい街並み空間づくりを進めていきたいと思っております。

先ほど市長からもお話ありましたが、国土交通省所管の観光交流空間づくりモデル事業、最

上川流域の市町村によりまして、現在、採択申請中であります。これが採択となれば、フットパスなど長井の魅力を全国的に発信することができ、観光客の増加を図れるものと思っております。

以上、お答えといたします。

鈴木良雄議長 2番、内谷重治議員。

2番 内谷重治議員 どうもそれぞれ答えていただきまして、どうもありがとうございました。ちょっと時間配分を間違っただけで、再質問する時間がなくなったので、予算総括でさせていただきたいと思いますが、とりあえずこの場では2点ほどちょっと再質問させていただきたいと思っております。

まず1点目は、商工観光課長の方から、普通、この辺は大型バスだと。確かにことしもあやめ公園は有料の観光客が3万人、観光バスで大体来られた方が多いと思っておりますけれども、1,600万くらい収入があったわけでありまして、これは鉄道ジャーナルという雑誌、月刊誌がありまして、8月号でも例を挙げておりましたが、全国の第3セクターの鉄道の中で、やはりたん鉄道に乗ってもらうこと自体を観光にしているところがあるのです。そういうところは大型バスで駅まで来て、そこからみんなで汽車に乗って楽しんでいただいた後、終点で待っていると。そういう形の観光になります。ですから、余り従来の大型バスで来るんだよと、鉄道ではなくて道路で来るという考え方は余り考えない方がいいのではないかと。ぜひ商工観光課長にはそういうふうにご検討いただければと思います。これは答弁は要りません。

あと、もう1点だけ、これは市長から答弁いただきたいのですが、私がこの中で言いたいのは、フラワー長井線は長井線でいろいろ存続のためのいろいろな施策、市長の方から心強い、支援もしなければいけないと。しかも、米坂線のことも述べていただきまして、非常にさすが

勉強していらっしゃるなど、見識が深いなということで改めて安心したところですが、安心というのは失礼ですが、これからこの間の堀先生の講演会でも言っていましたように、本町の街路事業というのは、今回の予算も調査費がつきましたけれども、街路事業をするための予算がついたんですね。今までいろいろなものがついたのですが、どちらかというと、やるかどうかかわからないけれども、やめるために、結果はつきりするために、では、県で、国で金を出したというのがあったのですが、今回は明らかにやるための調査費が若干ですが、ついたと。ですから、これから来年、再来年あたりまでいろいろ地元の住民、地権者、商店街で話し合っていて、どういう街にするかということをお話し合うわけでありまして、そこで堀先生もおっしゃっていたのは、とにかくいかに人に来てもらうかと。それは観光客に限りませんけれども、お金を落としてもらわなければだめなわけですね。今の現状から言って、郊外に大型店が出ていますし、まして消費行動というのは仙台、東京まで行く、若い人たちはですね。そういう行動をとっているわけですから、とても中心市街地に買い物客が戻ってくるとは思えないですね。ですから、私は、今回の趣旨としては、フラワー長井線とにかく観光客に乗ってもらわないと慢性的な赤字を解消できないと。それをこれから財政が厳しい中で、地方自治体が負担していくというのは限界があるだろうと。それを次世代に残すためには、やはり今手を打たなければいけないと。これは市でやるということではないのですが、そのためにはやはりフラワー長井線の観光交流の核というのはぜひ市としても念頭に置いていただきたい。

同時に、中心市街地の街路事業を含めて、活性化は訪問者をふやさなかつたら街として成り立たないわけですから、隣接していますよね、

長井駅と中心市街地というのは。ですから、そういった意味で、6番目の答弁いただいていたのですけれども、やはり今、街路事業では建設課と商工観光課と、それから企画調整課、三つが絡んでいるわけですね。国もそうなので、総務省と国土交通省と経済産業省と三つ絡んでいるわけですが、いろいろなメニューがありますので、恐らく山形鉄道の周辺の駅の開発なんかも事業メニューにあるのではないかと思います。ですから、市としては、それぞれ縦ではなくて、三つの課、あるいはまた、それに何か関係する課があったとしたら、ぜひ中心市街地とフラワー長井線の活性化ということでのプロジェクトを組んでいただきたい。この点にだけひとつ答弁いただきたいと思います。

鈴木良雄議長 目黒栄樹市長。

目黒栄樹市長 検討してみたいと思います。全庁で私は取り組んでいるつもりですが、具体的にやはり問題ごとに小委員会みたいなものをつくるということの方がいいとすれば、その方が定期的に集まりますからね、企画、商工、建設とがね。検討させていただきたいと思います。

鈴木良雄議長 2番、内谷重治議員。

2番 内谷重治議員 では、よろしくお願いたします。

以上で終わります。

鈴木良雄議長 ここで、暫時休憩いたします。

再開は3時20分といたします。

午後 2時59分 休憩

午後 3時20分 再開

高橋孝夫議員の質問

鈴木良雄議長 休憩前に復し、会議を再開いた

します。

市政一般に関する質問を続行いたします。

順位10番、議席番号11番、高橋孝夫議員。

(11番高橋孝夫議員登壇)(拍手)

11番 高橋孝夫議員 大変ご苦労さまです。

大変お疲れでしょうけれども、私、最後ですから、おつき合いをいただきたいと思います。

私は、適正な市政運営と市民生活の向上を願いながら一般質問を行います。通告をしております3点について質問申し上げますので、簡潔で明快な答弁をいただきますようお願いをしておきたいと思ひます。

質問の第1は、斎場運営のあり方について、6月定例会に引き続きお伺いをいたします。

第1点は、委託変更で失業が生じたことに対する認識についてです。

6月定例会一般質問で、私は、本年3月30日付で厚生労働省職業安定局、高齢・障害者雇用対策部高齢者雇用対策課長名で、社団法人全国シルバー人材センター事業協会、専務理事にあてた「シルバー人材センター事業における留意事項について」と題する文書では、2で「他の雇用機会の侵食の防止」とし、「従前から、シルバー人材センター事業においては、一般的に常用雇用等により労働者等が雇用され又は就業している仕事で、センターが受注することにより労働者等の雇用又は就業の場を侵食するおそれがあるものは取り扱わないこととしている。このため、契約に当たっては、諸般の事情に留意し、雇用又は職業の場を侵食するおそれがあり、労使間で紛争が発生しているような場合には、受注しないものとする」と指示されていること、そして、平成12年6月12日付の厚生労働省職業安定局長が各都道府県労働局長あてに示した「高齢者職業機会確保事業(シルバー人材センター事業)の実施について」と題する指示文書では、シルバー事業で取り扱う仕事の範囲等に係る留意事項として、「シルバー連