

午後 3時20分 再開

○鈴木富美子議長 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。

なお、読売新聞社記者から、今定例会中のパソコン、カメラ、録音機の使用について申請があり、許可いたしましたので、ご報告いたします。

### 鈴木一則議員の質問

○鈴木富美子議長 順位5番、議席番号6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 政新長井の鈴木一則です。このたびの質問は、JR米坂線の復旧後の運営に関する試算の提示についてです。一問一答で市長に質問いたしますので、よろしく願いいたします。

米坂線の復旧については、長井市も米坂線整備促進期成同盟会の会員でもあり、フラワー長井線も一部供用しているというようなどころもありますので、影響がありますから、昨年からの件につきましては取り上げさせていただいております。今回、初めて復旧後の運営について動きがあったので、お伺いをいたします。

11月20日の山形新聞に、山形、新潟両県と沿線7市町村、JRによるJR米坂線復旧検討会議の第4回会合で、JR米坂線の復旧後の上下分離方式を採用した場合の自治体側の負担額の試算が提示され、今泉一小国間が8億1,000万円から10億9,000万円。小国一坂町間が4億7,000万円から6億1,000万円と最大17億円ということが掲載されておりました。

新潟、山形両県は、JRによる復旧、運営を

求めましたが、JR東日本は復旧後の単独運営に難色を示し、協議が進まない状況でしたが、今年5月末の復旧に向けた会合で、JR東日本から復旧後の在り方として、JR直営、上下分離方式での運営、地域事業者による運営（第三セクターなど）、バス転換の4案が提示されました。

その後、9月6日の山形、新潟、福島の3県知事会議で、復旧後の運営について、吉村山形県知事から、上下分離や第三セクター方式も含めて議論するという考えが示され、このたび、上下分離方式を採用した場合ということでの提示だと考えます。

今回の検討会に出席された県内沿線5市町長からは、高額だ、背負うのは厳しいとの懸念の声のほか、具体的な議論に進むことが大事との指摘も出たと掲載されています。

内谷市長のコメントとして、非常に大きな数字、そのまま自治体が背負うのは非現実的と語ったと掲載がありましたが、上下分離方式を採用した場合の試算金額の提示を受けての市長の見解を改めてお伺いをいたします。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 お答えを申し上げます。

鈴木一則議員からただいまお示しいただいたように、大変大きい金額で正直びっくりしました。報道等によりますと、あるいは私どものほうもその会議にも参加しておりましたけれども、坂町一今泉間で17億円ということでありまして、今泉から米沢間はまた別で、そこは6億円から7億円と、長井市のほうでは7億円ぐらいじゃないのかなと推測しておりますが、そうしますと、合わせて24億円と。しかも上下分離方式ですから、いわゆるインフラ整備の部分だけなんです。運営についてはまた別という考え方でしょうから、そういった意味では、2分の1の補助を受けるんです、上下分離方式になります。ですから、事業費が48億円というふうに

ちょっとびっくりしました。

よく考えてみると、それぐらい距離もありますし、多分老朽化等々もあって、やっぱり安全性を保つにはそれぐらいの経費が必要なんだなと。したがって、24億円を、沿線とあるいは山形、新潟両県でどのぐらいの比率でご協力いただけるかとしても、私ども山形鉄道のほうで上下分離方式を一時させてもらっていたんですが、その期限が切れて、再度、上下分離方式を行っているわけですが、それでも年間、県と我々沿線で、最大で今のところは1億800万円というスキームで行っており、実際はそれよりもう少し低く抑えてはいるんですけども、そこから見ると、相当負担が大きいです。

なおかつ、今度は第三セクター方式で結局運営の部分も担うとなると、そちらの運営費のほうも、多分山形鉄道の場合は平らなところばかりなので、沿線のほうでいろんな支援、例えばふるさと納税で使ったりとか、そういったことなどを支援して、1,000万円ぐらいの黒字出たときもありますけれども、ちょっと事故とか何かあったらたちまち、あるいは大雪などが降ったら、たちまち赤字に陥るということでございますので、状況としては極めて厳しいというのが、私の感想でございます。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 今ご答弁いただきましたが、2番目の答弁の一部、入っているような感じでしたのですが。

次に、2番目で、私、米沢一坂町間の上下分離方式の提示は、新潟総合指令室管理部分のようであるなと思いましたが。仮にこの方式を採用した場合、管理部分が、米沢一今泉間は、いわゆる仙台総合指令室になっているので、これについて、兼ねてちょっとお伺いをしようとしていまして、金額のほうもいただきましたので。

昨年3月と6月に、米坂線の復旧に対する質問を行った際にも、当時、復旧事例とさせてい

ただいとお示しした、2020年の再開となった福島県の只見線、ここは復旧区間が27.6キロで、上下分離方式で、上はJRがやるということで、下の部分については福島県と、それから会津地方17市町村ということでした。

ですので、私、米沢一坂町間って言ったんですけど、実際これは今泉一坂町間とするのが正解だと思いますけども、ここの間の議論というのが含まれた状態で議論、いわゆる先ほど市長がおっしゃられた米沢一今泉間というのは含まれて上下分離方式という話ではなかったという理解でよろしいですか。

もう一回いいですか。だから上下分離方式って、復旧区間だけということなのかなと思えますけども、全線となると、米沢一坂町間じゃないんだけど、結局、米沢一今泉間については、その上下分離区間に含まれないという議論で進んでいるのでしょうか。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 私のちょっと誤解かもしれませんが、今泉一坂町間じゃなくて、米沢一坂町間だと思っております。というのは、米沢一今泉間も、今は動いていますけれども、米坂線が廃止ってなった場合は、要は復旧、2年半前の試算では86億円だったわけですが、それで復旧しないとなれば、今泉一米沢間だけ残るなんていうのはあり得ないわけで、したがって、その試算というのは米沢一坂町間だと。17億円というのが今泉一坂町間で、米沢一坂町間だと24億円ぐらいになるのかなと考えておりました。よろしいですか。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 ありがとうございます。

実は、この部分、試算で私は含まれてないと思ったので、最初のご答弁で約6億円という話をさっきいただきましたので、全体が24億ぐらいということですね。

次の質問に移ります。福島県の只見線の復旧

費用を捻出するために、福島県独自に、只見線復旧基金を創設されていて、県と周辺自治体の拠出金が約21億円、そして、民間企業や募金活動で約3億円で、24億円を積み立てていたということです。

只見線復旧に90億円でしたが、当時の鉄道軌道整備法では黒字経営のJRが全て持つということでしたが、東日本大震災での地方鉄道の復旧にJRが難色を示し、国も法律上、支援ができない理由を掲げたために、災害後の復旧が進まないことから、議員立法で平成30年に法改正にこぎ着け、黒字会社でも一定要件があれば、国、地方自治体から補助を受け入れられることとなり、国、福島県と会津地方17市町村、JRは東日本が3分の1ずつ負担し、10年を経て開通したということです。

米坂線の復旧協議と同様に、復旧後の運営に関しての協議も同時になされて、上下分離方式を取り入れて、鉄道施設を福島県が所有し、運行経費約年3億円を県と会津地方17市町村で7対3で負担するというようなことで再開にこぎ着けたというのが今までの経過だと思っております。

これを見ると、福島県只見線の復旧事例のように、実際、ここでは福島県の今現在の知事が、積極的にあの復旧させるというような音頭を取られたということが私どもの感じとしては受け取っているんですが、3つ目の質問として、福島県只見線の復旧事例のように、山形県が中心となって運営費負担を担わないと再開は難しいと考えますが、これについてはどうお考えか伺います。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 災害復旧のほうですね、そちらについては鈴木議員から紹介ありましたように、只見線の復旧の方法というのは一つのいい事例だと思っていて、その場合は、国、JR、3分の1ずつ、そして地元でも3分の1と。その地

元の負担については、たしか運営もそうなんですけど、工事のほうも7割、県が持ったということで、残りの3割を沿線の自治体ということですので、それが一つの参考事例になるのかなと。

ただし、まだ山形県側ではその話は一切具体的なところは出ておりません。ただ、報道によりますと、吉村知事が新潟の知事と一緒に只見線の視察、あるいはいろいろな説明を聞いて、やはりこれは上下分離方式、そして第三セクターでの運営も含めて検討していくべきだという発言があったと新聞にございましたので、そこから、私どもとしても、只見線が一つの事例になるのかなと考えているところです。

ただ、只見線の場合は、上がJRでしたっけ、そうですね、そこがちょっと米坂線の場合は難色を示しているということで、時代も少しあるのなど。これはきちんと責任者から聞いた話ではございませんが、やはりJRのほうも人員といえますか、必要な人員をなかなか確保できない状況に今なりつつあるということから、そういったことで、将来的に非常に不採算の額が大きい米坂線を直営でJR東日本が行うというのは、現実的には厳しいのかなと感じたところです。ただ、これ、あくまでも直接聞いたわけではございませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 私も新聞紙上やネットでしか情報を見てないので、数字的な部分、中身の協議の部分はないんですけども、少なくとも復旧費用と運営費の部分が両方一体として進まない、なかなかうまくいかないのかなということの事例だと思います。

復旧費用、結局3分の1ずつ行ったんですけども、当初90億円が、実際は97億円だったそうです。それから県が38億円負担して、市町村が6億円ということで、ここも微妙に3分の1と7対3とも違うので、ここら辺がいろいろ加味

される部分があったのかなと思いますが。

もう一つは、今年の運営費が2年後に4億9,000万円になっているんだそうです、3億円が。やっぱり整備費用の試算というのは、災害があったりすれば当然ながらその部分は増えますので、そういう条件があったということですが、実際、いろいろ周辺の方々に、お聞きすると、運営費の負担をこれからずっと続けるというのは、相当負担だというお話です。

JR米坂線復旧費用、総額約90億円、86億円と今言われていますけども、山形県が55億円になります。当然のように、県と市町村がこの事例のとおり負担すると約18億円、県と沿線市町村が3分の1で18億円。年間経費は最大10億9,000万円ということになるので、これもやっぱり県とどういうふうに分けるかというのになりますけども、只見線と比較すると、とてもそれだけ金額的にはちょっと倍以上の話になります。再質問ですけど、国にもっと負担をいただくということを含めて協議しないと、県としてもなかなか進めないのではないかなというように感じていますけども、市長はいかがでしょう。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 災害復旧についての、実は具体的な話って全く聞いてなくて、多分山形県側の部分は、小国町と飯豊町が、2つの自治体が非常に危機感を持って、自分たちだけで持たなきゃいけないんじゃないかと、要は被害のない長井市、川西町、米沢市は、この辺が多分当てにできないんじゃないかというか、話し合っていないんですよ。それを話し合いをぜひということなんですけど、やはりこれは米坂線整備促進期成同盟会の会長をなさっている小国町長さんのほうからは、当所、要望に行った際に、国が責任を持って、これは復旧させるというようなことを言ったので、それはもう国を信じて待つしかないというような、直接聞いた話じゃないです、これも新聞です。

ですから、それぐらい、やっぱり実は話し合っていないで、やはり沿線で、まずは山形県側の2市3町で、あと同時に、この間もう2年半過ぎていているわけですから、3市5町で、ぜひちょっと1回、意見交換したらいいんじゃないかということで、たまたま昨年12月に、知事が置賜総合開発協議会といいますか、置賜3市5町の会合にいらしたときに、この話、特別振ったわけじゃないんですが、自由に発言していいということで、この話題もちょっと出たんですね。その際は、やはりまだ吉村知事も具体的にどうするというのを、ご本人は固めていらっしやらなかったのか、まだちょっと時期的にその話は早いのかというようなことで、負担についての話を出した首長のほうに、ちょっとそれはまだ早いかないかなみたいなことを言われていたので、それだけなんです。

私どもとしては、小国町と飯豊町さんがなかなか言い出せないだろうから、置賜3市5町で、やはりそれなりの協力はすべきじゃないかと。私ども沿線とすれば、それは小国町と飯豊町でやってくださいなんていう気はさらさらないので、その辺の、何ていうんでしょうかね、意思疎通が図れてないのがちょっと課題なのかなと。

ですから、できるだけ早く、もうここまで上下分離方式と第三セクター方式というのは、ある程度県側でも方向性を示していただいているので、じゃあ、復旧をどうするかということなどを、しっかりと首長同士で話しするのがまず一番最初かなと思っています。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 十分な話し合いがまだということで、私もちょっと質問のしづらいところ、いっぱいあるんですけども。

復旧後の運営形態について、以前、地域業者の運営ということで、市長もこの方法については考えをお持ちだったと思います。私もいろいろ

る、当時はそういうふうな方法もあるかなと思ったんですけども、相当、やっぱり今回の金額が大きいので、いろいろ調べてみたんです。そうすると、今年の10月に、J R 東日本から、2023年度の利用の少ない線区の収支情報というのが毎年出ているんですけども、その中で、営業費用を比べると、やはり今泉一小国間の営業費用がそれ以外の区間よりも1.5倍ぐらい違うんですね。それぐらい山間部ということや、豪雪、豪雨という影響がやっぱりあって、あとそれから、一番大きいのは、橋梁の多さだという話も一部聞いたことある。工作物は当然ながら多くなりますから。

そういうふうな部分からいって、維持管理負担というのはやっぱり将来的に非常に重くなるということで、4つ目の質問なんですけど、米坂線については、平地の路線より経費負担が大きく、地域事業者による運行は相当厳しいと思うんですが、それに関して、市長はどうお考えでしょうか。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 地域運行者の考え方ですけども、例えばJ R 以外に鉄道を運行できるところってないわけですよ。ただし、山形鉄道は、J R とは全くそのレベルが違いますけれども、運行できないわけじゃないと。一番肝腎なのが、まずは車両の維持管理をきちっとできるか、それから、まず線路を含めた橋梁も、そういうインフラの部分、信号とか、そういったところを管理、維持できる能力あるところってあるのか。そして、運転のほうですね、運転する人材とか、これ、資格、全部要りますから、そういったところがあるんだったら、山形県では、J R 以外には山形鉄道しかありません。

山形鉄道の一番の課題は、いわゆる工務の部分かもう人材がもう高齢化して、少し弱い、少しというかかなり厳しい状況だと。以前は、J R 東日本から、そういった工務の部分の責任者

を派遣いただいていたんですが、もうそういう人材派遣するような余裕がないと、人材がないということで、残念ながら、このところは派遣いただけない状況ですので。したがって、平地のフラワー長井線、山形鉄道と、橋梁とか山岳地帯のそういう鉄道の施設は、やっぱりかなり難しい、あるいは高度な管理技術者が必要なんだろうということで、そこは非常に厳しいなと思っています。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 先ほどから市長も触れられていますけど、今回の試算の提示は、J R 東日本側の維持管理費用、いわゆる算定ですから、やっぱり金額的には高いという感じはします、当然ながら、管理基準も厳しいということです。ただ、簡単に地方自治体がここを負担すれば受け入れられるというものはどうかなという感じもしております。

そういう意味で、ちょっと少し展開し過ぎるかもしれませんが、地方路線で赤字でも災害時の交通や物資の輸送手段確保という点では、東日本大震災のときに、非常に有効な、いわゆる路線だったという位置づけをすると、この路線の価値を単純に地方鉄道ではなくて、一つの国レベルの議論というのもぜひしていただきたいなということで、日本海と太平洋を結ぶ重要な路線として。ですから、当然ながら運営費もこれにしっかり国が負担していくという、そういうふうな運動が必要なんじゃないかと考えるんですが、こちら辺はいかがでしょうか。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 鈴木一則議員おっしゃるとおりだと思います。

地方鉄道については、当然、国土交通省の鉄道局は、何としても維持したい、これ、一旦、なくしたら、もう一度再現するのは不可能だということで、応援していただいていると思っております。ただし、国民の議論の中で、やはり

赤字が続くような路線を、税金でずっと支援してくのはいかなものかというのは以前からあって、山形鉄道もかなり厳しかったですよ。

私も市長に就任しますと、取締役ということになりますが、また、上下分離方式するとき、私が社長をさせていただいて、国、県のほうにお願いしながら、上下分離方式、おかげさまで実現することができたんですけども。

でも、民間の皆様は、必ずしもやっぱり温かい目で見ていた時期ばかりではないと。でも、最近、本当にマイレール意識とか、やっぱりフラワー長井線、山形鉄道残さなきゃいけないってなっていますが、ただ、米沢一坂町間について、米沢と多分今泉間は、米沢市、川西町、長井市は、これはぜひ必要だと思ってると思うんですが、飯豊町も小国町も必要だと思ってるかもしれませんが、あと関川、あと村上のほうは、もうあちらは羽越本線走ってますので、その辺の温度差というのはかなりあって。ですから、一番、今回、災害で復旧しなきゃいけない部分の飯豊、小国、関川がどういふふうな働き方をするかですよ。

しかも、事務局がそちらのほうで、小国町で持っておられるんで、声をかけていただければ、それはやりましょうと、県も一緒になって、両県で、その辺やはり国土交通省であったり、あるいは財務省であったり、地元選出の国会議員にお願いするというのを、これ、やんなきゃいけないんでしょけども、何とも今は歯がゆい、ちょっとストレスがたまるといふ状況なんです。でも、全国のそういう地方鉄道、どんどんなくなっているわけですよ。それを今までは黙認してきたわけなんです。ただし、県と県を結ぶ重要な路線だっていっても、もうそれをどれだけの運動にできるかというのが、やっぱり非常に課題なのかなと思っています。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 最後のほうになりますけ

ども、今年は住民レベルでの復旧、再開に向けた沿線各地でのイベントや、それから、JR米坂線開業100周年記念事業実行委員会によりまず署名活動で2万筆以上の署名を、JRと、それから東北運輸局に提出されたというようなことも載ってまして、早期の再開を望む機運が高まってきたなという感じがしています。

JRの収支状況について、代替バスで行っている経費も今回載っているんです。一昨年、その前とかかな、比較すると、営業費用はバスだと4割ぐらい減るみたいなんですけども、平均通過人数というのがあって、これが、今泉一小国間がやっぱり15%ぐらい減ってまして、小国一坂町間は20%ぐらい減っているんです。やはり先ほど、今、市長おっしゃったように、小国町側から新潟側に行くほうのほうが、少しちょっと目減りが大きいなという感じがしています。ですので、提示されたバス代替というのが、実際的に有効なのかというのは、ちょっと私はすごく疑問でありますので、できればやはり再開をしていくという、そういう運動になればなと思っています。

鉄道があることが、フラワー長井線見ると当たり前前の状況になっていきますけど、実際的に、やっぱり価値観とかそういうのを考えれば、もっともっと我々もその必要性を見失わないようにしていかなければならないなと思っています。

これから復旧と運行再開に臨むわけですけども、復旧費用や運行に係る方法や、その負担など、県、沿線市町での相当の覚悟が必要だというのは、今回、数字の提示で分かってきました、予想されました。まだまだ時間がかかるといふんですけども、運行再開の遅れというのは、当然ながら少しずつやっぱりフラワー長井線の乗降客、乗られる人数にも少し影響を与えているんだなと思いますので、早期の決断を願いたいなと思っています。

先ほどから、市長、最後に期成同盟会の関係のほうの話合い等に触れられていますので、最後に、その再開に向けての運動や活動について、今後お考えのことがありましたら、市長のお考えをお伺いして最後にしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○鈴木富美子議長 内谷重治市長。

○内谷重治市長 鈴木一則議員からありましたように、地元、民間の皆様が署名活動をされているということに対しては敬意を表するんですが、本来であれば、沿線どころか、置賜3市5町挙げて、本当に必要だって議論になれば、署名を集めるべきですね。それができないというのが非常に歯がゆいって先ほど言いました。

それから、大変恐縮ですが、鈴木一則議員は、米坂線の存続ということなんですが、結局、今泉一坂町間を無理だと諦めると、今泉一米沢間もなくなるんです。そのところをやっぱり先に我々としては問題視しなきゃいけないんです。だから、大変恐縮ですけども、小国町さんとか飯豊町さんのほうに、もうどっかの時点でこちらから働きかけなきゃ駄目なのかなと。というのは、長井市から米沢市に通えなくなるんです。今泉までみんな来なくなる。長井はよっぽどいいんですけど、白鷹どうするのかと。じゃあ、白鷹は、もう米沢へ行かないと、山形へ行くと、そういうようになってしまうわけですよ。

だから、今、山形鉄道、おかげさまで県のほうからご協力いただいて、沿線で頑張って運営しているわけですけども、ここに来て、フラワー長井線なんて要らないという議論は全くなくなりました。私、15年前、就任させてもらったあたりは、フラワー長井線なんて要らないんだという首長がいましたから、沿線に。そんなものあったってしょうがないべと、我々全然困らない、こういう言われ方したんですが、今、そういう話は一切ないです。それぐらいやっぱり

鉄道って重要だなというのを本当に認識しているんですね。

米沢からも声上がらないですが、米沢は、多分こっちのほうに来るという意識がないので、うちは新幹線あるし、本線があるからいいと普通は思っているんでしょうけども、でも、成島、南、西、本駅あるわけですね。西と南逆ですけどね。だから、そういったことを考えると、米沢でも大変なはずなんです、その辺のところがないと。

でも、こちらとすれば、山形鉄道で、もし手伝わしてもらえれば、これ、県のご了解を得て、沿線の一致した考えになればですが、米坂線、乗り入れってできるわけです。しかも、同じ平地を走る鉄道ですから、運転の技術も特に心配ありませんし、工務の部分だけちょっとJRさんからご協力いただければ、もう十分にやっっていけると。

なおかつ、フラワー長井線のほうは間もなくキックオフするんですが、いわゆるバッテリー電気による電車にしようということで、環境省の採択をいただいて、それをやろうとしているわけですね。2年後ぐらいには実現すると思うんですが、車両を払い下げいただければ、今、1時間に1本を、もう30分に1本にできると。そうすると、もう我々の利用度が全く違ってくるんですね。30分に1本あれば、わざわざ赤湯とか米沢まで行かなくて、両方から乗れるわけですよ、米坂線もすれば。

ダイヤも、今泉でするにしても、フラワー長井線と米坂線が山形鉄道で任せてもらえば、あとは本駅のほうのJRさんのほうと協議して、了解さえもらえば、新幹線に合わせて幾らでもできるわけです、30分に1本ですから。あと、夜も遅い時間までは運転手、もう少し増やせば、多分増やすことは可能なんですね。いっぱい人気があって、運転手になりたいという方が応募されてくるそうです、これ、社長の話なんか聞

きますとね。

ですから、そういった意味でいえば、まずは、米坂線が今どうするかって決まっていんですが、少なくとも米沢—今泉間は、ぜひ山形鉄道のほうでご協力をさせていただいて、米沢まで直接米坂線に乗り入れできるところをJRさんと協議して、場合によっては、JRさんも米沢—今泉間だけだとなかなかコスト的に高くなるということで、例えば業務委託とか指定管理という手もあるわけですよ。これ、どうなるか分かんないですよ、将来は。

ですから、そういうことも踏まえて、本当はもう、まずはフラワー長井線の沿線で協議して、あと県のほうと協議して、よしとなれば、まず、米坂線は別として、今泉—坂町間は別として、今泉—米沢間だけでもしっかりと、我々長井、白鷹のために、そこは確保すると。もし仮に、もう廃止ってなった場合は、今泉—米沢間を払い下げしてもらえばいいわけですよ。払い下げに何十億円なんていう話はないと思いますので、事例見ますと、数万円で多分払い下げしてもらっている事例があるんですね、最近でも。

ですから、そういったことで、しっかりと長井の高校生、あるいは白鷹とか、そういう高校生のために、川西も助かるわけです。そういうことをやっぱりやっていく時期に間もなく来るんじゃないかと思いますので、ぜひ鈴木一則議員からは引き続きご助言いただければ大変ありがたいと思います。

なお、これ勝手な、県にも全然断っていないので、後でお叱りの呼出しが来るかもしれませんが、よろしくお願いします。

○鈴木富美子議長 6番、鈴木一則議員。

○6番 鈴木一則議員 いや、そこが心配でできるだけ触れないようにと思ってたんですが。だけど、やっぱり気持ちとすれば私も前にお話ししたとおり、そこは生命線だろうという思いがあったので。ただ、今は、前提として、全線復

旧という部分で、進めなきゃならないだろうなという立場でいらっしやと思いますので、ぜひご尽力をいただければと思います。

以上で質問を終わります。

## 散 会

○鈴木富美子議長 本日はこれをもって散会いたします。

再開は、明日午前10時といたします。  
ご協力ありがとうございました。

午後 3時59分 散会