

第7回 交通対策特別委員会記録

1 日 時 平成28年11月22日(火) 午前11時00分 開会

2 場 所 議会委員会室

3 出席委員 6名

委 員 長	宮 澤 一 照	委 員	植 木 茂
副 委 員 長	阿 部 幸 夫	〃	霜 鳥 榮 之
委 員	村 越 洋 一	〃	高 田 保 則

4 欠席委員 0名

5 欠 員 0名

6 職務出席者 1名

議 長 関 根 正 明

7 説明員 5名

企画政策課長	松 岡 由 三	地域創生グループ係長	宮 川 尚 史
観光商工課長	早 津 之 彦	地域創生グループ主査	斉 藤 誠
企画政策課長補佐	岡 田 豊		

8 事務局員 3名

局 長	関 原 敏 明	主 査	道 下 啓 子
庶 務 係 長	池 田 清 人		

9 件 名

1) 駅周辺整備事業の中止について

○委員長（宮澤一照） ただいまから交通対策特別委員会を開会いたします。

先般、えちごトキめき鉄道の妙高高原駅と新井駅の駅舎などの整備の関係で、今年度の事業として予定されておりました「駅周辺整備事業」につきまして、事業を中止するというので、執行部からお話がありました。

本日の委員会は、これについてこれまでの経過や対応について説明を受け、事業中止の影響や今後の対応策などについて、調査していきたいと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

また、本日は所管課である企画政策課のほか、観光面での影響も考えられるということで観光商工課長より出席いただいておりますので、よろしくお願ひします。

1) 駅周辺整備事業の中止について

○委員長（宮澤一照） 時間もありませんので、早速、1) 駅周辺整備事業の中止について、を議題といたします。

それでは、この件につきまして企画政策課長から説明をお願いいたします。

企画政策課長。

○企画政策課長（松岡由三） それでは御説明いたします。「妙高高原駅と新井駅の駅周辺整備事業の計画中止について」資料に基づき説明させていただきます。資料の1ページをごらんください。

まず「1. 趣旨」についてですが、妙高高原駅及び新井駅の駅整備計画については、平成26年度において駅周辺地域の住民代表をはじめ、関係団体等の方々から参画いただき、「駅周辺地域活性化ビジョン」としてとりまとめた後、妙高高原駅においては平成27年度に駅整備に向けて「基本構想策定委員会」を開催し、基本構想の策定を行ったほか、新井駅についても駅機能や駅周辺機能の充実に向けた検討を進めてまいりました。

その後、今年度にはいり、両駅の整備に向けてえちごトキめき鉄道と協議を進めてまいりましたが、エレベーター設置にかかる工法変更等によって整備事業費が当初の想定より大幅に増高する見通しとなったため、計画の遂行を断念せざるを得ないと判断したものであります。

次に、「2. 妙高高原駅における整備計画中止の経緯と理由について」ですが、これまでのトキ鉄との協議の経過等を踏まえ、順を追って説明させていただきます。

まず①になりますが、平成28年3月策定の「妙高高原駅及び駅周辺整備基本構想」においては、妙高高原駅の1番線と2・3番線を跨ぐ跨線橋へのエレベーターの整備については、策定委員として出席していたトキ鉄からも異論がなかったため、「既存跨線橋へのエレベーター接続」を前提にまとめておりました。

その際、エレベーター整備にかかる概算事業費は、委託事業者の積算では、3億3300万円でありました。

その後、今年度に入り、駅整備に向け、トキ鉄と協議・調整を行っていた過程において、トキ鉄より現計画における「既存跨線橋へのエレベーター接続」については、老朽化により跨線橋の強度が不足していることや、2番線側のホーム端から跨線橋の端までの幅が、1.5m未満と狭く、既存跨線橋については、運輸局への確認によりまして鉄道事業における「既存不適格建築物」であるなどの課題が指摘されました。

次に、資料の2ページをごらんください。

既存跨線橋へのエレベーターの設置については、今ほど申し上げた課題が浮き彫りになってきた中で、これまでの議会での議論も踏まえ、エレベーターを使用せず、1番線での平面乗換が可能となる工法等について、技術面、費用面を含めての実現可能性について、トキ鉄に代替案の提案を依頼したところ、4つの案が示されました。

図2にある4案が、その際に示されたものとなりますが、案ごとのカッコ内の概算事業費は、平面乗換等にかかる整備だけではなく、駅本屋工事を含むものとなっております。

まず、案1ですが、こちらは、1番線にトキ鉄としな鉄の2・3両編成の列車が、双方から乗り入れる案で、概算事業費は15億8000万円となります。

1番線に双方の車両が乗り入れることで、駅本屋がある1番線で平面乗換が可能となりますが、4両から6両編成の車両が入線するには、1番線のホームの長さが足りないため、2・3両編成に限定されているものであります。

また、黒姫方面の長野方は複線で、上り本線と下り本線が分かれているため、長野方面への出線については、図の中央やや左よりのオレンジの斜め線のとおり、亘線（わたりせん）を設置する必要があります。

この案の課題としては、1つの軌道に対して双方から列車が入線する場合、安全上、場内速度が15キロ以下とならなければならないため、運転本数の減少により、現行ダイヤが維持できない恐れがあること、また、4両から6両編成列車については、これまでどおり2・3番線を使用するため跨線橋が必要となります。

次に、案2ですが、こちらは、長野方面を単線化して、1番線に2から3両編成の列車が双方から乗り入れる案で、概算事業費は35億4900万円になります。

長野方面が複線であることによって、案1では1番線から長野方の上り本線につなぐ亘線を入れる案となっていました。案2においては黒姫・妙高高原間を単線化して、しな鉄の列車が直接1番線に入り込む案となっています。

この場合は、トキ鉄・しな鉄双方の信号機等の入れ替えのほか、維持管理上、黒姫・妙高高原間の上り本線の線路を撤去するなど、大掛かりな工事が必要となります。また、上り本線の撤去によりまして運輸局の許可が得られない恐れもあります。

加えて、単線運転化による運転本数の減少により、現行ダイヤが維持できないほか、しな鉄への委託工事についても多大となるなどの課題があります。4両から6両の列車は1案同様2・3番線を使用するため、跨線橋が必要となります。

次に、案3ですが、こちらは1番線を廃止して2番線との間にホームを新設する案でございまして、概算事業費は17億9700万円になります。

この案は、駅本屋側から、広いホームを設置するイメージで、2番線で直接乗降できることから、平面乗換が実現するものであります。この場合は、双方から列車が入線することにより、運行本数が減少し、現行ダイヤが維持できない恐れがあることや、トキ鉄の6両編成の列車については、これまでどおり、3番線を使用することで、跨線橋が必要となるといった課題があります。

次に、案4ですが、こちらは既存跨線橋の他にエレベーター専用棟を新設する案で、概算事業費は、12億500万円になりますが、この案はその後見直しによりまして13億2300万円に増額となっております。この案では既存跨線橋は、これまでどおり使用しますが、大きな荷物をかかえた外国人や高齢者等については新たに設置するエレベーターを利用することで、階段を使うことなく、2・3番線を利用することができます。この案の場合は、信号機などの運転設備の変更等も必要ないという利点もあります。

以上が、トキ鉄から示された4つの案でございます。

続いて資料の3ページをごらんください。

ただ今、御説明した4つの案のうち、案1から案3の概算整備事業費は、非常に高額となること、鉄道事業法に基づく許認可が得られない恐れがあるなど、課題が指摘されていることから、案4が有力な案となりました。

また、この案については、既存跨線橋にエレベーターを接続した場合における安全上の問題を解決できることから、トキ鉄からも推奨しております。

ただし、エレベーター専用の構築物であることから、階段利用者は引き続き、改札口北側の既存跨線橋の階段を利用し、移動することを想定しております。図3につきましては、エレベーター専用棟の概略図となっており、図4の左上の写真については、エレベーター棟の大きな位置のイメージを示しています。

その他の3つの写真については、富山県の「あいの風とやま鉄道」の「呉羽駅」のエレベーター専用棟で、階段はなく、エレベーターでの移動に限定した構築物となっております。

続いて資料の4ページをごらんください。

案4のエレベーター整備費については、当初の「既存跨線橋へのエレベーター接続」の場合の3億3300万円が、7億500万円と、3億7200万円の増となり、2倍以上に高騰することとなりましたが、安全上の問題などから、エレベーター専用棟の新設・整備を第一案として検討すべきと判断しました。

一方、エレベーター以外の駅本屋を中心とした整備では、図5のとおり、駅舎の内外装改修やトイレ改修、観光案内施設の設置を計画しており、概算の整備事業費は、当初5億6200万円を予定していましたが、市では当初よりトイレ及び観光案内施設については「トキ鉄が所有・維持管理する施設」と位置付けておりましたが、協議を進める中で、トキ鉄からは図6の赤枠のとおり、「市が所有・維持管理する独立した施設」として整備すべきとの見解が示され、施設の整備主体や所有区分、維持管理費用の負担等については、今後、調整する必要性が生じておりました。

続いて資料の5ページをごらんください。

トイレ及び観光案内施設については、トキ鉄の意向である「市が所有・維持管理する独立した施設」として整備した場合は、1番線側のホーム上屋や鉄骨などの構造物を大幅に除却する必要があることから、コンサルの積算では、当初の概算事業費の5億6200万円よりも5600万円増え、6億1800万円に増加することが判明しました。

これらの事業費の増嵩の推移については、図7の表のとおりとなります。

工法の変更の提案や事業費の増嵩などを受け、市としてはトキ鉄と協議する中で、事業費の圧縮や事業効果を満たす安価な手法の検討のほか、補助金の導入など、更なる特定財源の確保等の検討を行ってまいりました。

しかしながら、一般的に、駅の改築事業においては、工事着工後に、設計時には把握できなかった埋設配管の移設等に伴う更なる増嵩リスクがあるほか、駅整備の他事例などでは当初計画時よりも最大で1.5倍程度に、高騰する懸念が生じてまいりました。

以上のことから、市としては、事業費の高騰を主な理由として、駅整備事業の遂行を断念せざるをえないと判断したものであります。

次に資料の6ページをごらんください。

続きまして、「3. 新井駅における整備計画中止の経緯と理由について」御説明いたします。

新井駅改築に向けた整備については、妙高高原駅と併せて、トキ鉄と協議・調整を進めていきましたが、跨線橋の老朽化に伴うエレベーター接続への耐震強度の問題など、妙高高原駅と同様の課題が存在しておりました。

新井駅についても、妙高高原駅と同様の「エレベーター専用棟」を設置する場合は、図8のとおり、改札口より北側の1番線及び2・3番線ホームに設置する案が現実的であるものの、1番線の北側については、ホーム幅が狭く、エレベーター専用棟の設置が困難となる懸念や、更なる事業費の高騰が想定されました。

新井駅の整備計画においては、7ページの図10のとおり、エレベーターの整備のほかトイレ改修と駐車場整備を予定しておりましたが、6ページの図9の事業費の推移の表のとおり、エレベーター専用棟の新設に伴い、エレベーターの整備費が、当初の3億3300万円から7億5000万円と、3億7200万円の増となり、事業費の高騰が見込まれたほか、設置上の問題も想定されたことから、駅整備事業の遂行を中止せざるをえないものと判断いたしました。

続いて資料の8ページをごらんください。

新井信用金庫本店の隣接地にある新井駅前の駐輪場は、平成7年4月1日から市と新井リゾート開発株式会社との間で、無償の土地使用貸借契約を締結し、これまで使用してまいりましたが、このほど市が当該土地を公売することになり、今後は駐輪場として使用できないことになりました。

市としては、駅利用者の利便性確保と、放置自転車対策の観点から、図12のとおりトキ鉄が管理する駅南側のJRの旧貨物ヤード敷地の一部、約300㎡分を、新たな駐輪場として無償で借地することで、現在、トキ鉄と調整しております。

今後は、当該駐輪場については、市で維持管理を行い駐輪場の使用に伴うライン引きや看板設置、周知等を行っていく予定です。

なお、新駐輪場の利用開始は、雪消え以降の平成29年3月中旬以降の予定ですが、新井信用金庫横の土地の公売における新所有者と交渉しながら、降雪前後の期間についても駐輪場として使用できるように協議していく予定でございます。また駐車場につきましては市で整備する計画もございましたが、現在トキ鉄が収入確保の一環として、みずから区画線をひきなおし積極的な貸付けをおこなっていることから、その辺の対応を見守る考えといたしました。以上で駅周辺整備事業の計画中止についての説明を終わります。

○委員長（宮澤一照） はい、ありがとうございました。観光面に関しては後で説明していただきたい部分があるんですが、まず松岡課長、この中において事業整備計画の中止にかかわる経緯というものが、明確に説明がまだまだ不足じゃないかなと思ひまして、先ほど所管から出していただきましたものを今委員に配らしてもらいたいと思ひます。それを説明していただけますか。

[追加資料として「駅整備事業の整備計画の中止に係る経緯について（平成18年度）」を委員会室内の全員に配布]
委員の皆さん、これ見てお分かりのとおり、どなたがどういう形で検討、協議されているかというのがここに出ているんですけども、今一度松岡課長のほうから説明をお願いします。

企画政策課長。

○企画政策課長（松岡由三） それでは資料に基づきまして御説明を申し上げます。

今年度に入りまして、予算が通ったということで具体的な設計、予算が基本設計とか調査・測量それとボーリング調査ということで4月早々からトキ鉄のほうと協議を開始したということでありまして、書いてあるとおり7日、8日トキ鉄の方といろいろ協議をして、いったん維持管理経費については、この維持管理経費というのはエレベーターの維持管理経費です。1台平均で年間だいたい280万円くらいかかるんですね、電気代80万円と2回くらいの修繕代が1000万円くらいということで、平均すると1台280万円くらいなんですけど、それについてはトキ鉄のほうで負担するということが、一旦7日の日に合意されたということでありまして、その後8日の日に市長と社長のほうで協議と方向性を確認したということで、基本的には基本構想ビジョンのとおりの方で進むという話になったわけでございます。

その後4月の27日に地質調査とか測量着手、このへんのことについてもトキ鉄の方とほぼ合意を得ることができたということなんですけど、具体的な事業に入っていく中でトキ鉄と基本方針を交換する、そういう作業がありまして、5月30日に基本方針案というのが来たんですけど、その中では合意したはずの維持管理の経費については、「別途整理」ということで記述があったということで、これはどうしたんだ、ということでそこからまたトキ鉄と協議を進めていったということでありまして、その途中6月23日についてはエレベーターの補助金ということで国の運輸局へ伺って、いろいろ話を聞いてきたんですけど、基本的には乗降客数が一日3000人以上の駅を対象にということなんですけど、場合によってはいろいろ機能の問題とか、拠点性がある場合には3000人未満でも対象に入るというふうな話だったんですけど、トキ鉄が申請者にならないと難しいということがありましたので、トキ鉄のほうといろいろとその後継続して協議を進めております。

続いて7月の1日は、いったん維持管理費が白紙に戻ったということで市長の方が心配して、トキ鉄の社長の方に行って、そこで社長さんの方からは維持管理費はトキ鉄でいいよ、というふうな話になったということでありまして、その時にエレベーターだけということじゃなくて、平面乗換についても何かいい提案ありませんかということで市側のほうで声掛けをしたところ、7月の29日に先ほど説明した4案、それが出てきたということでありまして。その後市の中で検討進めていた中で、先ほど説明しましたとおり第4案で、平面乗換するにはいろいろな設備、要するにケーブルの関係だとか、分岐器だとかいろいろな線路を制御する機械を変更しなければいけないということで、それにはものすごい費用がかかるということがわかりましたものですから、第4案の新しいエレベーター専用棟を設けて、そこを使っていくことで解消を図って行くという方針に決定したということでございます。

8月17日の、市長と協議をしましてインパウンド客の増加、エレベーター棟の新設する方向で検討をということになりました。

その後、財源の関係で9月19日に新潟県と協議をしまして、合併特例債が使えるという確認をしたわけござ

いまして、続いて9月の29日に、この時に具体的なエレベーター棟の新設とか新井駅の新設の話をした中で、高原駅だけでも14億円近いお金になってしまうということで、新井駅については少し先延ばしということで、駐車場の整備だけという方針というのをトキ鉄にお伝えして了解してもらったということでございます。それで10月5日にトイレの関係でもめまして、市としてはトイレとか観光施設についてはトキ鉄が保有をして、トキ鉄が維持管理といいますか、観光施設についてはDMOのほうに委託を出してというふうな考えがあったんですが、トキ鉄のほうとしてはそれは市がすべて独立して所有、維持管理をすべてするという提案があって、うちとしては拒否をしたということでございまして、その後いろいろ調整をしたんですけど、なかなか金額の増嵩の話が一番大きいんですけど、トキ鉄さんとの協議もなかなか溝が埋まらなかったということで10月25日については、トキ鉄のほうに出向いて整備計画の中止ということを伝達したということでございます。また11月4日、副市長の方が出向いてその辺の説明を行ったという経緯でございます。

○委員長（宮澤一照） ありがとうございます。今ほどの説明に対する質疑でございますが、どうでしょうか、観光課長から観光面についてもおおよそ説明をいただいて、その後に質疑という形でよろしいですか。

観光課長よろしくお願いたします。

○観光商工課長（早津之彦） この整備に関連しまして、観光客への影響ですが、妙高高原駅の観光客の中で、インバウンドのお客様に対する対応ということでエレベーター等が必要であろうという考え方でこの整備のなかで一緒にとということでありました。特にインバウンドお客さんは大きな荷物を持ってこられるということで、なかなか既存の階段を利用されるのでは利用が大変だということで、こちらの整備に合わせてエレベーター、それと観光案内所も一緒にこの中にあることによって観光客の皆さんに対するインフォメーションがスムーズに行くだろうということで計画を進めるということで来たんですけど、事業費の高騰等の影響があって計画の中止ということになります。それに基づいた中で観光客へどういう対応になるのかということでございますが、今妙高市へ訪れておられますインバウンドのお客様の約8割が新幹線を利用して入ってきておられるということで、それも長野駅から乗り継いで来られるというお客さんが多いというふう聞いております。その後、北陸新幹線が開業しまして、上越妙高駅から冬期間、昨年からです、シャトルバスを妙高高原温泉郷の方へ運航しております。このような状況によりまして、海外からのお客さんの流れも変わってくるのではないかなと思っております、そんなに大きな混乱といいますか悪影響はないのではないかなと思っております。

それから、観光案内所につきましては、この整備に合わせてよりお客様のためにとということで、この中にあったほうが良いだろうということでございましたけども、この整備を中断することによりまして、今ある観光協会の事務所の中に案内所がございますので、そういったような利用促進、それから、グリーンシーズン、冬場の観光客が利用されるトップシーズンにつきましては、妙高高原の駅の中に臨時の案内所を設置するというようなことも今後対応策の一つで考えられるのではないかなと思っております。以上です。

○委員長（宮澤一照） ありがとうございます。それでは今ほどの説明に対する質疑をお願いしたいと思います。皆さんの御意見を伺いたいと思います。・・・皆さんの御意見を伺いたいと思います。

植木委員。

○植木委員（植木 茂） 企画の松岡課長の方から、一応中止ということではありますが、実際の話、この文書読みますと、トキ鉄さんはすべてを行政のほうにお願いしたいという感じで、多くなったからできないとか、そういう感じに私は取れるんですが、その辺のニュアンス的なものはトキ鉄さんはどうなんですかね。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 私どもとしては、いろいろトキ鉄さんから親身に相談に乗ってもらったと、そういう経

緯がございます。ただ、経営ということになると、当然、いいいいわではなかなか行かないということで、トキ鉄のほうは非常にシビアな見通しというか対応があったので、トキ鉄としては運賃値上げしないなかで頑張っていくということなんで、ある意味市としては同感できる部分がありますが、ただやはり、トキ鉄のお考えと市の考えですが、市は当然、維持管理についてはできるだけトキ鉄にという話しもしますし、トキ鉄の方は今回のリニューアルを契機として市で全部行ってもらいたいと、その辺のギャップが大きかったのかなと考えております。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） 実際の話、コンサル会社、試算した会社ですね、これはどこでやり、また1社からの委託をされているのかその辺はどんなものですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 平成27年度に委託をしております、会社は朝日調査設計という会社でございます、まる特の業者さんです。こちら1社でお願いしたということなんですが、トキ鉄の方と協力している中でトキ鉄の意見を聞いたりしながら見積もりを行ったということを聞いております。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） エレベーターなんです、4案ありましてそのうちの案4がいいんじゃないかという話なんです、これにつきましても、跨線橋あたりが老朽化しているということなんで、エレベーターつくってもまたさらに跨線橋も新しく替えなきゃいけないということも出てくると思うんですよね。その辺はどうなんでしょうかね。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 確かに現在の跨線橋については、昭和38年につくったということで鉄道駅ということなんで、建築基準法で細かい耐震診断は行われていないということはあるんですが、当初コンサルがつくってきた計画だと、跨線橋に荷重がかからないように基礎からエレベーター棟をつくって行って、上でジョイントかけるという方式であったんで、市としてもこれなら強度についても問題ないという考えはございました。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） また、維持管理経費につきましても、先ほどの説明ですとエレベーターに関しての維持管理費はトキ鉄のほうが出すという話なんです、実際にこの計画によりますと、高原の方はトイレとか、新井もそうなんだろうけど、ということがあってその維持管理費については4ページに書いてある中において、実際にトキ鉄が所有するのに払うのか、市がやるのかということが書いてあるんですが、それについての協議はどんなものですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） その辺について協議を何回か重ねてきたんですけど、お互いに主張が違って、トキ鉄は市で整備するんだから市で所有して維持管理も市でどうですか、ということだし、私どもとしては従来どおりトキ鉄の方でお願いしたいということで、先ほどの説明にあったように今後進める場合であればそういうことで協議を重ねていながら、それを調整する必要があるということは理解しておりました。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） 今の説明の中で実際の話、中止ということなんですが、すべて断念という形なのかその辺もあるんですが、今後につきましては市の方としてはどのように考えていますか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 非常に今回残念な結果になってしまっておりますけれども、市としましては今と同じような方法で再開というのはなかなか金額面で、当初考えていた金額を大きくオーバーする、そしてさらに工事を行っていった過程で1.5倍に膨らむ可能性があるということなので、どうしてもやはり今の方法で工事を行うということはやはり不可能であるというような考えをもっております。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） それと観光面なんですが、先ほど早津課長からだいたい今のインバウンドのお客さんの8割が新幹線で長野からこられるということなんですが、率的にはどのくらいの方が来られるのでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 観光商工課長。

○観光商工課長（早津之彦） 昨シーズンのインバウンドのお客さんの状況ですが、長野新潟スノーリゾートアライアンスの実行委員会で把握している数字で申し上げますと、3万1500人泊ほどの方が昨シーズン来られておられます。

○委員長（宮澤一照） 植木委員。

○植木委員（植木 茂） この数字というのは、これは電車で来られる方ということですか、それともインバウンドで来られているということですか。

○委員長（宮澤一照） 早津課長。

○観光商工課長（早津之彦） 今ほど泊数で申し上げたんですが、入り込みの数で申し上げますと約5670人ほどの海外からのお客様が来られております。このうちのだいたい8割くらいが新幹線を利用されているというように聞いております。

○委員長（宮澤一照） ほかにいらっしゃいませんか。
霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 説明聞いていたら、だんだんわからなくなってきたんですが、もともとJRからトキ鉄に移る時に、そういう問題も課題だよ、というのは以前にあったと、金額がどんどん増して行くという形の中で、いわゆる駅舎、その土地の所有者はトキ鉄であってそこに市でもって建造物を建てるという、こういう形になってくる問題、それからお金の問題でトキ鉄あるいは県、国、その辺とのからみの中で、使える手法というのがあるのかなのか、すべて市でもって負担しなければならぬのかどうか、この辺の見通しはどうなんですか。

○企画政策課長（松岡由三） 私どもとしては財源としまして合併特例債を使うということで、新市建設計画の中で明記してありまして、だいたい8億円程度をそこで調達していく、特例債の場合は95%充当で交付税参入率7割ということなんで非常に有利な起債かなと思っておりますし、そのほかにもバリアフリー関係ですか、一応国の方と協議をしておったんですが、結論が出ないうちにこちらの方で中止という判断という形になったんですが、なかなか事情を聴くと3000人以下の駅については、やはりよっぽどの何かがないと採択は難しいというような状況がございます。ほかにも新潟県の方では新しい駅をつくる場合には県が1/3を負担するという制度があって、私どもとしてもそれを既存駅の改修にも使えるようにということで要望はしておるんですが、県の方としては相変わらず新駅ということになっております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 敷地の中に市の建造物という、この位置づけについては、管理そのものも含めてなんですけど、どんな形になってくるんですか。ずーっとそれは市のものであってトキ鉄とは別だよという話になっていると、駅としては一体のものだと私は認識するんだけどその辺についてどうなっています。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） トキ鉄の言い方だとその所有区分は、底地は当然トキ鉄の敷地ということなんで、それを無償借地させてくださいということで、その上に市が建物をつくって所有権は市が取る、維持管理についても市がすべて行うという、そういうことを想定しているということは聞いております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 市のものつくって、市民のために、あるいは市の観光も含めてお客様のためにということで市でつくるといことなんだけども、電車を使ってきて、じゃ電車そのものについてはトキ鉄の儲け仕事とやっていいのかなのかなんですが、やっぱりこれは市のほうに入るわけで、市はそれを出しっ放しでもって、見返りも何も無いとかね、そういうような形になってしまうのかな。ただ、インバウンドの話もあるけれども、私は地元でもっていわゆる弱者対策と高齢者等の対応でというそういうもののためにただ一方的に出していくんだとこういう形で終わってしまうのかなと思うんだけど、それについては見返り分とかあるいはそこに建っているエレベーターつけるということになれば当然そこに電気もあるんだけど、電気もまた細かく計算するというこういう位置づけになってくるんですかね、維持管理という。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） まずエレベーターの維持管理費の関係ですが、先ほども申し上げたとおり、それはトキ鉄のほうで負担するというふうな今はくくりになってきておりますが、観光案内所とかトイレについて、市で建設して未来永劫市が維持管理するというので、目的としてはラチ外のトイレについては公衆的な要素もあるんだけど、ラチ内については当然改札を通らないと使えないということで、やはりそれはトキ鉄が手当すべきだということは再三申し上げてきたんですが、その辺がトキ鉄としては、市の都合でリニューアルするのだから、市が維持管理をすべきだとそういうような考えでなかなか溝が埋まらなかったというそういう事実がございます。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 県とのからみはどうなんですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 県は現実的にはトキ鉄が開業してからは、あまりこういう件についてはあまり直接、県と市が協議するような場面というのはほとんどなく、開業後についてはトキ鉄が責任持ってその辺の対応を行うというような状況で進んできたということでございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） このエレベーター問題については、正直私は賛成ではなかったんです。最初から。というのは今のエレベーターというのは皆さん各駅でどういうエレベーター設置されているか御存知だと思うんですけど、早津課長が言われたように、とてもインバウンドに対応するようなエレベーターではないんです。長野駅でさえそうです。そんなに大きな荷物持って5人も6人も乗れないエレベーターです。現実には、私はそういう意味で当初からあまり賛成ではなかったんですけども、そういう経過で中止ということで、無いよりはあったほうが良いという立場でしたんですけど、中止は残念なんですが、代替案を出してきた、トキ鉄ですね、4案ありますけれども。私が主張していたゼロ番線の工事というのは、全然考慮に入っていないんですが、というのは将来の利便性を考えれば絶対にゼロ番線と1番線を同じホームで乗り継ぎ、乗降したほうが絶対いいわけですよ、これは。それが何で4案の中に入っていなかったというのは、私は不思議なんですが、その辺いかがですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） トキ鉄の方からは、広い角度でいろいろ提案を頂戴したということございまして、し

かし既存の鉄道施設を変更しようとする場合ですが、システムの変更がいろいろあるということで、特に営業線を維持しながらの工事ということで多額の費用が必要ということでございます。実際にはゼロ番線については、トキ鉄に検討をお願いした経緯がございますが、ゼロ番線については線路補修機能の維持のほか、現在営業線で使っていないということで、新たに営業線とする場合には多額の設備投資の導入が必要ということで、そういう理由でなかなか検討の俎上にのぼらなかったという経緯がございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 私も課長からそういうお話し聞いたんですけど、多額の費用というのはどれくらいですか。というのは、向こうから提案してきた第2案なんて35億で出ているんでしょ。そういう提案をしてきて、その何倍もかかるというゼロ番線の改修ならば解るんですけども、当初から多額の費用がかかるということでゼロ番線はだめだと、そういう話ですよ。その後具体的なことが出てこないんですけど、これ第2案で35億の提案があったということは、その辺との兼ね合いはどんなものですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） ホームは今のところゼロ番線で、無いといえますか、今の既存の1番線ホームと列車が停まった時に5メートルくらい差が出るということなんで、ホームをつくらなければならないということもありまして、そういう費用をいろいろ計算すると50億円以上というふうなお話を聞いてきておりまして、ホームの一番安価な桁式ですか、土盛りじゃなくて桁式のホームをつくって行くということで考えると50億円程度かかる、大きいのは1番線にしな鉄が入った時に長野方面にまた上りで行くときに、そのシステム変更、そういうのもいろいろあるということで、非常に多額の金額が必要だということを聞いております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 確かにお金のね、利便性を高めるにはお金がかかるのはわかるんですが、だけどこの第4案にしてですね、将来的に利便性が高まるかという私は非常に疑問な4案だと思うんです。今一番問題になっているのはトキ鉄が何で3番線を使って1番線を使わないか、そこが一番問題なわけですよ。地元のトキ鉄のお客さんが一番、跨線橋わたって一番遠いホームで乗らなくちゃいけないと、これが最大のポイントですよ。しかも今インバウンド来てもやっぱり跨線橋渡らなくちゃいけないと、1番線が何も使っていないのに2番線3番線わざわざ遠いところで使っているのが今のこの改修、私もその辺で何でゼロ番線使わないのという原因なんですよ。そういうことが全然検討されないで、ただ工事だけをすればいいということは私は計画としては駅の改修計画としては問題ではないかというふうに思うわけです。そういうことでこの計画の中止は、中止としてまあ理由はあるんでしょうけども、もう一つは駅舎の改修も中止なわけですよ。そうしますと何ら今と変わらないということなんで、それは非常に問題なわけですね。私は当初から駅前の活性化、駅の活性化ということで観光協会を駅舎の中に入れて商工会を今の観光協会へ持ってくると、そういうことで駅前の活性化をしたらどうかという提案をずっとしたわけです。それが全然検討されていないというのはどういうことなんですか。しかも駅の改修まで止めるということ、確かに持ち分の問題ありますよ。でも元々は駅の改修はトキ鉄が言い出したわけじゃなくて、市がそういう計画だということが言い出したわけですから、それまで中止するということは何ら妙高高原駅は現状と変わらないということは何年も続くということになりますよ。そんなふうなことで将来どうかということを含めてどうなんですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 駅舎はかまわないということでも、インバウンドとか観光振興、まちづくりの観点として駅周辺のにぎわいつくり、これについては市としても取り組んでいきたいということで考えています。具

体的には他の市の事例として、駅周辺にインバウンド客や観光客などが集えるようなスペースを確保するような対応があるということでこの辺についても参考にしたいと考えております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） そういうことで、少なくともホーム等の改修はともかく、まず駅舎の改修をしないとね、8時になれば窓口が閉まってしまうと、誰もいない、しかもコンコースの中には何も設備がない、それは観光地の、俗にいう一般的な観光地の駅と全然違うと思うんですね。そういうものは早急に再度計画を立案すべきだと思いますし、もうちょっと夢のある駅にしてください。というのは、私いつも湯布院のお話ししますけど、湯布院はあれ切符買わないでもフリーパスで乗れる駅なんですね。駅出ますと、中に観光協会ありますし、正面に由布岳がばーんと見える。それがやっぱりね、ゼロ番線にあるわけですよ。妙高山がばーんと正面に。そういう観光地らしい駅配置しないとね、あれじゃ駅そのものの魅力をつくるという、確かに内部の改修もそうですけど、高原は高原らしい風景があるということで、電車の中から妙高山が真正面に見えたな、というくらい環境をつくるべきじゃないかと、私はそう思うんです。

そういうことで、せっかく国立公園指定されたわけですから、それらも含めてやっていただきたいと思うんですが、どうですか、夢のある駅づくりやってもらいたいと思うんですが、どうですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 駅舎については、なかなか市が単独で構うというのはなかなか難しいなということが考えておりますが、駅周辺については委員さんがおっしゃったみたいに夢のあるような、人が集えるような、そういうふうな対応については市としても考えていきたい、ということでございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 早津課長からインバウンドの件で、駅舎云々ということでございますけども、一番困るのは地元の俗にいう高齢者、元気な高齢者はいいんですけど、比較的弱い高齢者がわざわざ新井、高田、直江津へ行くのに跨線橋をわたって一番遠くまでいかくちゃいけないというのが一番問題になっているわけですけども、ただ3番線しか使えないといういつも言葉いただいているんですが、一日に午前中も午後も1番線を始発着の電車ありますよね。それがなぜ常態的に使えないのかというのが私不思議なんですね。その辺は向こうのこともありますけども1番線全然使えないで、3番線だけしか使えないというのなら私わかるんですけども、この間も午後から、夕方の電車も1番線乗り入れしていましたし、午前中の6両編成も1番線トキ鉄は乗り入れしているんですね。その辺がちょっと当局の答えと違うんですが、その辺はどうなんですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 2番線3番線を使っているのは、平面乗換ができるということで、跨線橋を使わないで長野方面とか上越方面から来た列車が乗り継ぎが平面でできるということで原則2番線3番線を使うというシステムになっておりますが、確かに1番線についてはトキ鉄の方が一旦下り本線なんですけど、そこに車両を置いて下りをあそこから出すということを行っているということは聞いております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） でも3番線1両、2番線1両、1番線、3路線を全部電車で埋まっているのを何回か見ましたよ。それは今の答えとちょっと違うんじゃないですかね。平面乗換しなければいけないということで、3番線2番線をつかわなければいけないと言うんだけど、何で1番線に電車があるか、それも上りの電車じゃない。直江津行きなんです。その辺がちょっと答弁としては、トキ鉄の方の答弁としてはちょっと不十分だなと思うんですが、その辺はきちんとやっぱり私らに納得してもらおうような説明しないと、だって3番線にも停まっている、

2番線にも停まっている、1番線にも停まっている、全部停まっているわけですから、何でそれがじゃあ3番線だけしか使えないんだという答弁になるんだという。そこなんです。その辺は課長の方でもうちょっと詳しく言ったほうがいいと思うんだよね。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） トキ鉄の方から聞いているのは、長野方面に接続できるというのが今の2番線ということで、上越方面については要するに3番線と1番線で、1番線はもともと下り本線ということで、下り専用なんです。信号機も下りしかないわけで、列車のやりくりのその中で原則的には3番線なんです。3番線じゃなくて1番線から出している列車もあるということは聞いております。ただ、どういうタイミングで1番線3番線使い分けているかというのはなかなかトキ鉄に聞かないとですね、その辺は承知をしていないというところでございます。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 路線のいろいろな問題は、私は直接わからないんですけど、駅舎の改修だけは確かに今持ち分とかそういうことありますけど、あれが現状でいかかという、ならないんで、駅前活性化となれば、私のいうやっぱり少なくとも公共施設を駅前に集結する、これは当初からずっとそうだったんですね。田口周辺は公共施設が集まって、あそこまで繁栄した地帯ですから。やはり、今後わかりませんが、やはり駅のできた時のものをもう一度やってみるということを試みてもいいわけじゃないかと思うわけです。新しく公共施設をつくるというわけじゃなくて、既存のある団体を駅前に集結するというです。私はそんなに難しい問題ではないと思うんで、その辺は今後ぜひ検討していただきたいと思います。

○委員長（宮澤一照） 村越委員、何かありますか。村越委員。

○村越委員（村越洋一） 先ほどの説明の中で、中止にかかる経緯、細かい説明をいただいたんですが、今年度に入りまして4月から10月末までおよそ半年ないし7ヶ月以上かかってですね、非常に細かなやりとりと精査と調査とあったのかなと感じたんですけども、この流れのなかで非常に重要なことでありますし、もうちょっとスピーディーにできなかったのかなと印象として思うんですが、この点について少し説明いただけますか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 確かに時間が少しかかっているということは、私どもとしても実際、悩んで、本当にどうしたらいいのかということで、予算まで計上して地元にも説明してあったということで、非常に悩んで、悩みぬいた時間というのがあったかなという感じもしておりますし、具体的な金額に置き換えるというのがすごく時間がかかるんですね。コンサルさんをお願いしても、なかなか28年度についてはコンサルの委託は行っていないということなんで、うちが手計算したりトキ鉄の方に聞いたり、専門家に聞いたりということで非常に金額、概算の額を出すことが非常に時間がかかる。1本出すのに1ヶ月くらい平気がかかってしまうんで、それが出てこないと本当に市としてやれるか、やれないかについては、判断できないということがあって、少し時間が延びてしまったというところでございます。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） 非常に悩みを感じるころではあるんです。それでまたコンサルさんに時間をかけてコストを出してもらって、それそのものもお金としてかかってくるのだと思うんです。ですから最終的には中止というか、断念ということになったんですけども、この経験をうまく生かしながらやっていっていただきたいというものもあります。また、観光の課長からインバウンドのお客様に対して、大きな悪影響はないという判断だと仰ったわけですが、実際、そうなんですか。やはり高田委員が仰ったように観光というのは非常にイメージが大切なところ

ろだと思います。そこでこのエレベーターの設置とか、荷物を持った観光客の利便性というのは非常にイメージとして与える影響が大きいのじゃないかなと思ったりするわけなんです、やはり何のためにエレベーターを設置したかというところで、大事なところがあるかと思うんですが、その点についていかがでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 早津観光商工課長。

○観光商工課長（早津之彦） いままでのインバウンドのお客さんのルートからしますと、新幹線が長野駅までしか開通していなかったときにつきましては、長野駅乗り換えという形になっておりましたが、今、新幹線が開通しまして私どもの方も上越妙高駅からの輸送方法を充実させながら、そちらの方へ海外から来られるお客さんを誘導していきたいという考えを持っております。海外から入ってくるお客さんにつきましては、JR東管内であれば乗り放題のフリーパス等ももっております料金等の問題についても影響はないと思っておりますので、降りる駅の仕掛けを少し変えて、海外から来られるお客さんの利便性を高めていければと考えております。

○委員長（宮澤一照） 村越委員。

○村越委員（村越洋一） 上越妙高駅から拡大を図るということで、よろしいかと思うんですが、インバウンド自体もこれから、どんどんと盛り上げていこうと、どんどん集客を上げようというところなんです。そういったところで、今までと同じ試算ではいけないのかなというふうな考え方ですね。あとは妙高高原駅そのものが活発に使われるというところも大事だと思いますので、そこを外さないようにお願いしたいと思います。

○委員長（宮澤一照） よろしいですか。副委員長。

○副委員長（阿部幸夫） 実は本日の朝早く、地震がありました。そんな中で、先ほどの説明では妙高高原においても、新井においても跨線橋の強度が不足しているという話があったわけでありまして、もう一つは昭和38年に建設されたという話もありましたけども、このあと跨線橋含めてどれくらい強度がもつのか、その辺のコンサルタントが入っての話もあるということを知ったわけですが、その辺の事情について少し具体的な話があればお聞かせください。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） その辺は、トキ鉄が計画的に修繕を行っていくということで、これからトキ鉄が必要な大規模修繕計画をつくって、順番に行っていくということを知っております。ただですね、JRといいますか、鉄道の駅については、なかなか耐震診断を行うというのは、あまり例がないということで一般の民家とか工場と違うような扱いになっているという状況でございます。

○委員長（宮澤一照） 阿部委員。

○副委員長（阿部幸夫） もう一つ、その関連でお聞きしたいんですが、跨線橋の部分含めて、先ほどの説明の中で、2番線ホーム等々の中でですね、要は鉄道事業における既存の不適切な建物であるとの課題が指摘された、こういうことが書かれているわけでございますけど、どういうことかという、幅が狭いという話だったかと思うんですが、これについても今後非常に大事な部分になってくるような気がするんですが、その点の受け止め方はどうなんでしょうか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 確かに1.5メートルないということで、今の階段部分ですかね、それが既存不適格となっておりますが、それをいつだれが修繕するんだという話なんです、基本的には私どもとすればトキ鉄が修繕すべきだとの考えを持っておりますが、修繕のタイミングというかそういうものも見計らいながら、多分、トキ鉄としては修繕計画に基づいて、老朽化を改善するその時期に既存不適格を修繕していくという計画になろうかと思っております。

○委員長（宮澤一照） 阿部委員。

○副委員長（阿部幸夫） いずれにしても、いろいろと日常生活の中で日々使う場であります。従いまして、いずれにしても、行政としてもですね、安心・安全な毎日が過ごせるように早急に要望し、実施していくべきでないかということをつけ加えさせていただいて意見とさせていただきます。

○副委員長（阿部幸夫） それでは委員長を交代します。宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） 2点ほど聞きたいことがあるんですけども、私どもの方で、特別委員会でトキ鉄の方へ要望、また上越三市の特別委員会でもJR、それからトキ鉄の方に要望してきました。ほとんどが考慮するとか、ほとんどが時期尚早だとか、はっきり言ってだめな話が多いのが現状なんです。今回の話しも結局、長く長く話しをして協議した結果、こういう結果じゃないですか。やはり、トキ鉄の方も確かに民営化して会社組織になれば、採算性に合わない部分はやらないだろうということもあるけども、ちょっとあまりにも冷たい部分があるんじゃないかなと思うんですけど、その辺の話しを執行者の方から話しをしているかどうか、それを確認したいんですけども。

○副委員長（阿部幸夫） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 確かに、トキ鉄の経営基本計画というのが最初にできまして、その中では地元と一緒に歩む鉄道ということで表現が入ってきておりますけども、確かにそうはいつでも赤字というのはなかなか発生するということは非常に困るということがございますので、私どもとしてもトキ鉄にはいろいろと要望活動を行ってきておりますし、最近トキ鉄だけでなく大元締めの新潟県の方と一緒に、私どもだけでなく上越、糸魚川の三市で力を合わせながら県、トキ鉄をお願いをしていく、そういうような構図で動いています。

○副委員長（阿部幸夫） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） これ議会もそうですけど、行政の方でも三市でやっている。議会で行ってもだめなんです。我々三市の議長と一緒にいったところで全然だめだ。でもやはり、先ほど来、弱者を守らなければならない部分もある。鉄道の重要性もある。夢のあるものをつくる。たまごが先か、にわとりが先かの話しなんです。高田さんが言っていたいいもの、夢のあるものをつくり上げるからこそ客が集まることだってあるんです。確かにエレベーターだってインバウンドででかい荷物がエレベーターに乗るわけない。一人か二人ずつ運んでいるんだったら、重い荷物を一生懸命持って回った方がよほどいいというような状況だと思います。そんな中で、厳しい、すべてがだめだ、だめだ。私が一番心配するのはこれから大雪が降ったとき、従来のようにきちんと除雪してくれるかどうか。すぐに運行をやめる可能性がでてくるのではないかな。なんでもかんでもだめだ、だめだと言っておけばいいんだ、採算あわないからやめよう。今まで学校通っている、新井からも通っている、妙高高原、妙高、関山地区からも通っている。こういう人たちの学校の通学にも支障がでてくることも安易にできることになってきてしましますよ。その辺の配慮を徹底してやるべきだと思うんですけども、その辺はいかがお考えでしょうか。

○副委員長（阿部幸夫） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 確かに、冬場の運行ですが、非常に心配しているところもあるんですけども、トキ鉄としては最大限の体制を組んでおられるということで、新型の除雪機も2台ありますし、そういうものをフル活用したり、モーターカーですか、小型の除雪機7台あるということで、地元の業者さんとも契約をしていきながら地元密着で、要するに地域の人たちの力を借りながら線路を開けていくという考えもありますし、もし仮にどうしても鉄路が動かないということになった場合は、バスに運行をお願いするというのも考えているということは聞いておりますので、いずれにしても万全を期していくようにこちらの方からも常々働きかけをしてまいりたいと考えております。

○副委員長（阿部幸夫） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） ぜひ、いい方向にしてあげないと、全てがだめだだめだと言ったら、この特別委員会の意味もなくなってくる。我々も強硬に言うことは言わないといけない部分もある。その辺も含めた、今後協議もやっていかなければいけない。その中でもう一点、観光施設についての独立した部分ということでやるんですけども、今、妙高高原駅の近くに観光協会のオフィスがありますよね。私、ちょっと聞いたときに非常におかしいのではないかなど、こういう現状になったということで、行政の方が直接、観光協会に行って、観光協会というのは一種の独立した団体ということになれば、観光協会長がおります。観光協会長の許可なく、平面図を見せると。平面図を見せて、ここだったら喫茶店できるなど。ここだったらどうかと。勝手に調べて、事務局から平面図をもらって、そこで調べて帰って行った、ということで非常に観光協会の中でも憤りを感じている部分がある。我々は独立している部分もあるけども、その中において長がいるんだけど、長の断りもなく、そういう形の対応をされたということに対して非常に憤りを感じている。確かに今の現状厳しい部分もあるけども、その辺の筋道をちゃんとしてあげない限りは、やはり観光面でもうまくいかない部分もあると思いますが、その辺は把握しておりますか。

○副委員長（阿部幸夫） 早津課長。

○観光商工課長（早津之彦） 今回のこの計画を中止するという公式な発表をしたのは、今日だと認識しております。事前に観光協会に行って、事務所の図面を見ながら中のレイアウトを指示するような話しは私の方では把握しておりません。承知しておりません。

○副委員長（阿部幸夫） 宮澤委員。

○宮澤委員（宮澤一照） おととい、観光協会長からその話しを聞いたんですね。非常に憤りを感じるということ。貸す事務局も事務局だという話しになったんだけど、それはそうでしょ、社員はそうせざるを得ない、行政からそういわれればということで。そういう話しはあったんだけど、それが全然違うということであれば、これは訂正したいと思いますけども、もしあるんだったら今後こういうことは、ちゃんとした許可を得てやることを徹底して、そしていい方向へ持っていくことが必要というふうに思います。よろしく願います。いかがでしょうか。

○副委員長（阿部幸夫） 早津課長。

○観光商工課長（早津之彦） 今後、様々な駅前の観光客に対する利便性の向上、そういった意味で観光協会に今ある観光案内所、そういったところも含めて検討するのであればきちんと協会と、相談をさせていただきながら進めてまいりたいと思っております。

○副委員長（阿部幸夫） 委員長交代します。

○委員長（宮澤一照） 皆さん、ほかにございませんか。霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） 最後に確認だけ少しさせてください。報告を聞いている中でこの計画は断念、中止すると。トキ鉄と話し合いは進めていくんだろうと思うんですけど、今後の方向性について、これでどこまでどうやっていく、今後の見通しについて考え方を聞かせておいていただきたいとします。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 市としても、行政目的といいますか、要するに市の考え方と例えばトキ鉄の考え方がマッチして、それでお互いに力を合わせて何かしようということは当然あるかと思っておりますので、それがマッチしない、例えば市だけです、トキ鉄だけですとか、そういう場合はなかなか市としても協力できない部分もあるかと思っておりますが、要するにですね、市としては市民のために有益になるようなことであれば、トキ鉄と力を合わせて今後も進めていきたいという考えを持っております。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） ここには、駐輪場の話しがあるんですが、以前からトキ鉄の利用者に対する駐車場の関係で、

この広場を開放してほしい、駐車場としてほしいという声もいろいろあったわけなんですけども、その辺の考え方はどうなっていますか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） 先ほど少し説明したんですが、確かに市としては新井駅の旧貨物ヤードですか、その部分について、駐車場整備を行っていききたいという考えがあったんですが、現在ですが、トキ鉄の方が非常に一生懸命、区画線を自分たちで引きながら積極的なことを行っているということなので、市として、それを無償借地して税金を掛けて整備というのは、少しどうかなということ、今、トキ鉄の状況を見ているという状況でございます。

○委員長（宮澤一照） 霜鳥委員。

○霜鳥委員（霜鳥榮之） トキ鉄でやっているのは、料金かかっているんですよね。あれ1台いくらか期間どうなっているのか分からないけども。その辺のところは市としてはそのまま見過ごしていくのか、だいたいトキ鉄、電車を利用する人がそこへ行っているんだからということで、例えばの話ですよ、妙高の駅へ行ったらまるっきり無償でもって、あれだけの広い駐車場を開放しているんですよね。土地がだれの持ち物だというこという形に出てくると思うんですけども。そういう点で見ていったら、一生懸命やっているとは言うものの、市民サービスに対しては、ちょっと劣っているのではないかと。妙高高原駅だっただこか置く場所があったと思ったんですけど。そういう点で見たら全然なんですよ。もっとトキ鉄だとしてきちんとその辺の詰めはしていく必要はあると思うんですよ。雪月花も停まらないわけですからね。その辺は、きちんと対応すべきだと思うんですが、いかがですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） トキ鉄の場合は、1日300円ということでお貸ししているということでございます。うちですね、確かに無償でお貸ししたいということで考えを持っていたんですけども、先ほど説明したとおり本当にそれを市が無償で全部借り上げて、市民の税金を掛けて本当に整備して、無償というのはどうかなとちょっと意見がありますものですから、今現在はトキ鉄の方と協議をしながらその辺の状況を見ている状況でございますので、今後についてはその辺の利活用の状況等を見ながら対応を決めていきたいと考えております。

○委員長（宮澤一照） 高田委員。

○高田委員（高田保則） 先ほど、この既存不適格建築物、先ほどもありましたけども、これはJR時代は何も問題になっていなかったんですか。

○委員長（宮澤一照） 松岡課長。

○企画政策課長（松岡由三） ずっと、1.5メートルというのは昨日、今日でなくて、以前からそういうような状況があったということでございますので、国との協議の中で、エレベーターを例えば設置したときに、それも一緒に階段部分も修繕を全部しなければいけないかどうかということで、確認をしたようなケースもあるんですが国としてはできたら直してもらえればいいんだけど、強制ではございません、というような、そんな話もあったということなんで、市としては近々にそこをお金かけて直すという考えはもっておりません。

○委員長（宮澤一照） ほかにありませんか。意見も出たと思うんですけども、まだまだこの問題に関しては、他の一般質問にも結構出ておりますし、我々の委員会以外のところでも、委員会以外の議員の皆さん方からもいろいろ質問したいという部分もあると思うんです。それらを含めてこの30日に全員協議会があると思うんですけども、そこで私も今回の報告をしなければいけないと思うんですけども、その時の説明として課長にまたぜひ出ていただきたいと思います。それだけ私は重要な案件だというふうに思いますので。議運でもんで、やるということになった時には必ずぜひ出ていただきたい。そういう形で話しをして、それで我々特別委員会で話しを整理してそれをまた提言してまいりたいと考えておりますので、皆さんそれでよろしいでしょうか。

○委員長（宮澤一照） それではこの件につきましては、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） 御異議なしと認めます。そのほかに皆さんから何かございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） もう一点、私からお願いします。交通対策特別委員会は平成27年9月に設置され、本日を含めて7回にわたり鉄道利用に関する利便性向上などの調査を行ってきました。この間、えちごトキめき鉄道さんやJR東日本さんへの要望活動も行ってきたところであります。つきましては、12月定例会において、これまでの調査、活動について中間報告をしたいと思えます。中間報告の内容ですが、本日、皆さんのお手元に配布しました報告書を基本といたしまして、本日の調査内容を加える形で整理したいと思えます。なお、最終的な報告書の中身を皆さんで確認する時間ありませんので、恐れ入りますが、報告する内容と細かい文章の字句等については委員長に一任いただきたくお願いします。報告書が整理でき次第、皆さんのところへFAXまたはメール等で配布させていただきますので、不明な点やお気づきの点などございましたら、私か事務局の方へご連絡いただきたいと思えます。

○委員長（宮澤一照） この件につきまして、何かございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（宮澤一照） ないようですので、そのようにお願いします。それでは、以上で交通対策特別委員会を散会します。御苦労さまでした。

散会 午後12時20分

交通対策特別委員会委員長	
--------------	--