

平成19年3月7日

1. 出席議員

1 番	徳村博紀	12 番	岩吉泰彦
2 番	伊東茂	13 番	井手常道
3 番	福井正	14 番	青木幸平
4 番	水頭喜弘	15 番	欠番
5 番	橋爪敏	16 番	谷口良隆
6 番	山口瑞枝	17 番	中島邦保
7 番	中村雄一郎	18 番	欠番
8 番	橋川宏彰	19 番	谷川清太
9 番	森田峰敏	20 番	松尾征子
10 番	北原慎也	21 番	吉田正明
11 番	寺山富子	22 番	小池幸照

2. 欠席議員

なし

3. 本会議に出席した事務局職員

事務局長	田中義明
局長補佐	森田利明
管理係長	江口隆史

4. 地方自治法第121条により出席した者

市	長	桑	原	允	彦
助	役	出	村	素	明
総	務	唐	島		稔
市	民	坂	本	博	昭
産	業	山	本	克	樹
建	設	江	頭	毅	一郎
企	画	北	村	建	治
総	務	北	村	和	博
財	政	打	上	俊	雄
市民課長兼選挙管理委員会事務局長		中	村	和	典
税	務	北	御	門	敏
福	祉	迎			和
保	険	岩	田	輝	寛
農	林	平	石	和	弘
商	工	福	岡	俊	剛
都	市	田	中	敏	男
環	境	亀	井	初	男
ま	ち	松	浦		勉
水	道	藤	家	敏	昭
会	計	山	田	次	郎
教	育	小	野	原	利
教	育	藤	田	洋	一郎
生	涯	中	川		宏
同	和	関		正	和
農	業	一	ノ	瀬	健
監	査	植	松	治	彦

平成19年3月7日（水）議事日程

開 議（午前10時）

日程第1 一般質問（通告順による）

平成19年鹿島市議会3月定例会一般質問通告書

順番	議 員 名	質 問 要 旨
6	14 青 木 幸 平	1. 長崎本線存続問題について 2. 教育問題、特に幼児・小学生への読書並びに図書館利用について
7	13 井 手 常 道	1. 企業誘致と中小企業振興対策について （1）中小企業振興対策や育成について （2）谷田工場団地への誘致の実現性と見通しについて 2. 市職員の不祥事事件の防止対策について 3. 九州新幹線西九州ルートとJR長崎本線の存続について （1）現状と課題について （2）今後の取り組みと方針、特に地域の利便性の確保は （3）交通基盤の視点から諫早市、太良町との交流促進が必要と考えるがどうか。 ①肥薩おれんじ鉄道はどのように努力されているのか。 ②肥薩おれんじ鉄道の同意の段階で沿線自治体に鹿児島、熊本県から地域振興策が出されたのか。

午前10時 開議

○議長（小池幸照君）

おはようございます。ただいまから本日の会議を開きます。

日程第1 一般質問

○議長（小池幸照君）

本日の日程は、お手元の日程表どおり一般質問を行います。

順次質問を許します。まず、14番議員青木幸平君。

○14番（青木幸平君）

おはようございます。14番青木でございます。相変わらずの長崎本線存続の問題でございますけれども、まず初めにお断りしておきたいと思っておりますのは、質問項目を二つ上げておまして、2番目に教育問題、特に小学校、乳幼児の図書館利用についてを上げておりますけれども、時間の関係で、時間が余りましたらやりますので、済みません。

今回の質問は、去る2月20日に「明日の鹿島を考えるつどい」が、古川知事と呼んでありました。ケーブルテレビも、それからマスコミも来ておりましたけれども、時々カットしてあるということで、細目にわたっては市民の皆さんにわからせていないというふうなことを感じましたので、この議会ではノーカットでございますので、全文を読み上げてみたいと、そして、市長の所信を聞いてみたいというふうにご考えておりますので、少々時間が長くなりますけれども、よろしくお願いをいたします。

まず主催者の方から、「JR問題や県が提案しておられる地域振興策の内容など、鹿島の将来にかかわる課題について、古川知事さんと膝を交えて率直に語り合い、いろいろな情報を十分吸収、消化して、市民みずからが考え判断できるようにしたいと私たちは考えまして、有志の者が集い、「明日の鹿島を語るつどい」を開催した」ということをごあいさつがございました。

そして古川知事は、「本当にきょうは、こういう機会をつくっていただきましてありがとうございます。私どもは、県政のさまざまな事柄について、いろんな形でお話をする機会というものを期待しておりますけれども、きょうこういう形でぜひ話、いろんな疑問、質問をとにかくぶつきたいというふうな場をつくっていただいたということは大変うれしく思っているところでございます。」というふうなあいさつがありまして、総括質問に入りました。

総括質問で、「きょうは純粋に鹿島の将来を思う市民の集いでございます。きょうの意見交換の柱となるような部分を取りまとめ、総括的質問をさせていただきます。

一つ、長崎本線経営分離問題についてお尋ねをします。

長崎本線は、鹿島市民にとっても愛着があり、通勤通学を初め、市民生活に欠かせない交通手段の一つです。ところが、新幹線ができると、JR九州から経営分離すると提案されており、そうすると将来鉄道がなくなってしまうのではないかという意見が強調され、市民に不安が募っております。その根拠は、全国に30ぐらいある経営分離された地方鉄道が、大半が赤字経営になっているからだそうですが、しかし、黒字のところもあるはずですし、また、もしJRのままなら赤字にならず、将来もずっと今のまま運行されるという確信は持てないと思います。JRはいずれ完全民営化されるはずですから、営利優先の経営をされても仕方のないことかもしれません。ですから、もし経営分離された場合、県が責任を持って維持するとおっしゃる具体的な内容と根拠を伺ってみたいのです。私たち市民はもっと関心を持ち、あらゆる方面から勉強し、一方的な決めつけをせず、すべての場合を検討すべきだと思っております。

二つ目に、道路整備についてお尋ねをいたします。

県は、長崎本線のJRから経営分離の合意を条件として、二つの高速道路の整備を提案しておられるのでしょうか。なるほど、鉄道は大事です。しかし、さらに道路もまた鹿島市民

にとって、人間でいえば動脈など、血管にも相当する重要な社会資本であり、また、毎日の生活道であります。現に鹿島市における人と物との移動は約95%程度を道路に依存しております。これは国勢調査の流入流出人口、観光客の流入数や自動車保有台数などデータから読み取れます。ところが、地元の関心は、鉄道保存の方へばかり向いております。

そこで、改めてお尋ねします。準高速道路の整備は、長崎本線の経営分離の合意がなければ全く動き出さないのでしょうか。逆に、合意があれば、早速でも本当に道路はできるのでしょうか。また、それには、着工の根拠、つまり予算はあるのでしょうか。

第3に、最後に鹿島の将来についてお尋ねをします。

私たち市民は、グループで、また、いろいろな集まりで、真剣に鹿島の将来について語り合っております。鹿島市の現況を見ますと、製造品出荷額、商品販売額、農林水産業生産額、若者定着率などの指標がいずれも右肩下がり、しかも、県内でも特にこの下がりの勾配が急激のようで、非常に厳しい状況です。何とか手を打たなければとせっぱ詰まっております。知事さんは、鹿島の現況について、また、これからの鹿島について、県という支援からどのような考えをお持ちでいらっしゃいますか。また、道路整備以外の地域振興策の御提案をいただけませんか。』。

これに対して、古川知事は、「ありがとうございました。まず最初に、何で多くの地方鉄道会社、特に第三セクターの会社は赤字なのかということでもありますけれども、まず最初に、当たり前と言えれば当たり前ですね、そのJRや国鉄が経営していても黒字であれば、それは離さずに持っていたわけですね。なかなか自分たちでは経営しにくいと。だからどうしても鉄道が欲しければ地域の方で経営をお願いしますねと言って渡されたという鉄道ばかりでありますので、そもそも何をせんでももうかるという仕組みにはなっていないということでもあります。

ですから、例えば、沿線の人口が減っていく。そういったものに対して、一方で、今度は運賃は国鉄のときよりも、例えば、通勤や通学の定期を1.2倍にする。1.4倍にするみたいなことをやっていくと、その使い勝手もあんまりよくならん。料金運賃は上がってくる。一方で、子供の数とか大人の数は減っているというようなことになれば、なかなかこれは黒字になるのは難しいだろうというふうに思っています。

ただ、じゃあ全然地方鉄道に未来がないのか。私はそんなことは思っておりません。先ほどもお話にあったように、頑張っただけで黒字にしている鉄道もあります。

佐賀県内と長崎県内を走っている松浦鉄道という鉄道は、物すごく頑張っただけで経営をしています。これは赤字になることもありましたけれども、基本的には何とか黒字の基礎で頑張っています。じゃあ、彼らが何で頑張っているかというのと、例えば、駅の数が増えたり減ったりしています。前30幾つだったのが、今は50幾つになっております。特に、駅の数が増えています。

例えば、これから地域で経営していくことになる鉄道について、例えば、駅の数を倍にしていきましょう。これを、この間私が太良に行ったときに太良の人たちから言われたんですけども、上り電車と下り電車が待っているときに、自分たちの集落の前で待っている。待っているだけでドアはあけてくれん。あそこのドアをあけてくれることならんでしょか。そんな話を聞いたりもします。

私は、それが地域鉄道になれば、そういうことも考えられますよね。そういうふうなことを申し上げております。

駅の数をふやす、そしてまた本数も、今度は特急が通りませんから、比較的自由にダイヤが組めます。そんなふうなことをして、しかも運賃は上げていかない。そういうふうなことでやっていくなら、私は今よりも多くの圏域の住民の方から見たら、使い安いようになったねというふうにさえ思っていたるのではないかと考えております。

それと、今計画している地域の鉄道会社は、ほかの多くの第三セクターとすごく違う点があります。それは何かというと、ほかのほとんどの第三セクターの鉄道会社は、自分たちで鉄道も完備していて、上の列車も走らせようという経営全体をせんばいかんわけですね。ところが、今回のこの地域鉄道会社というのは、下の鉄道そのものの部分、路盤の部分、これは、佐賀県と長崎県が責任を持って維持しますということを言っています。その管理は両県でやるんです。つまり、例えば道路を使うときに、皆さん方は道路の維持管理費の経費を一々払わんわけですたいね。それみたいなもんです。例えば、バスの会社というものは一々道路の維持管理費を道路の管理者に払っているわけではないように、その今回新しい地域鉄道の会社というものは、その列車を走らせること。その列車を管理すること。収入をもらって、そしてその一部を人件費とかに充てて、それだけでいいというのが大きな特徴なんです。それでも鼻歌で黒字になるようなことはならないと思います。でも、さっき言ったように、駅の数をふやす。そして、使いやすいダイヤにする、一方で、運賃の値上げはしていかない。そんなようなことを工夫していけば、私は、試算では、単年度辛うじて黒字になるぐらいの計算が出ています。もちろんそれは、今と同じ数のお客さんが乗っていただくという前提です。今から人口は減っていきます。厳しい推計をしなければなりません。我々はそういう推計もしています。それをやったときにも、年間の赤字額の見込みが300万円ぐらいあります。年間300万円の赤字だったら、佐賀県と長崎県の両県をもってすれば、それは責任を持ってきちんと負担できる。そういうふうに思っています。であればこそ、私たちはこの地域の鉄道はきちんと責任を持って維持していく、こんなふうに申し上げている次第であります。

次に、道路の整備の話がございました。

これは、私どもが、鹿島市にお願いをしている経営分離というものに同意をいただけるものであれば、今時間をかけて整備をすることにして、有明海沿岸道路というものがありま

す。それをできるだけ早く、できれば新幹線の開通と合わせてぐらい、工事を短縮してスピードアップさせて開通させませんか。また、よく言われる、長崎自動車道路との行き来をもっとよく行けるようにしてほしい、そういう声もよく聞くもんですから、じゃあ鹿島から武雄北方インターまでの国道を、これを、今はぐにやぐにやとしたところもありますけれども、これを高速道路というわけにはいきませんが、ある程度規格の高い準高速道路みたいな感じの立派な道路をつくるというのはどうでしょうかと、こんな提案をさせていただいているわけであります。

これは、今回鹿島市の皆さんに経営分離という非常に厳しい御判断をお願いするに当たって、ただ単に我慢してください。お願いしますじゃあ、それは鹿島の方々、県の南西部の方々に対して申しわけないと、私たちが思っているからであります。

私たちは、こうした道路をつくっていくことによって、トータルで見たときには、先ほどお話があったように、鉄道も大事ですけれども、また道路も別の意味で大事です。企業誘致や観光客の増減を見ている、鉄道の通ったところ、そして便利な道路の通ったところ、そういうところがどんどん増えていっています。その意味では、この鹿島市を中心とするところの県の南西部に競争力をつけていくためには、一日も早くいい道路がこの鹿島地域に到着すること。そして、この地域がほかの地域と非常にいい道路で結ばれていくことが、私はこの地域の将来にとって必ずプラスになると思っています。

待っていてもできるのではないかという意見もあります。確かに、有明海沿岸道路については、国の方でも百貫橋のところまではつくりましょうということ自体はお約束をいただいています。しかしながら、いつまでという約束はありませんし、10数年かけて頑張りはしますけれども、それは少しずつ少しずつできていくということにならざるを得ません。

今回、この経営分離の同意という御判断をいただければ、それは、国の方にも、同じ国土交通省なんですから、こうして厳しい判断をしていただいた。そういう気持ちにぜひこたえていただきたい。そういうことを私どもは堂々と国の方にも要求をし、また、多くの国会議員の先生方を初め、地域の皆様方と一緒に、そういう運動を起こしていきたいと思っております。

そして、私は、そのことは決して不可能ではないと。ある程度の感触を持っております。

鹿島と武雄をつないで立派なものにするということについては、これは、同意というものがなければ、ああいう立派な道路をつくっていくというのは非常に難しいと思っています。今でも現道を通っていますから、その現道をあちこちですれ違いにしていくなとか、カーブが続いているとか、そういったところの改良は、もちろん計画的にやっていくことができます。でも、今御提案申し上げているような、高速道路に近いような形の非常に規格の高い道路というのは、こうした同意なしにはなかなか実現性が難しいだろうということに私は思っているところでございます。

あと、3点目の鹿島地域の将来についてということでございますが、先日も鹿島市の経済団体の方々と意見交換をする機会があったときに申し上げたんでありますけれども、私は、この地域の持っているいろいろな可能性というものを、ぜひそれを可能性ではなくて、実現させていただきたいということをお願いしています。

きょうも夕方の時間に、ミカンをいかに売れるミカン、高く売れるミカンをつくるかということで、高い畝をつくって、雨が降っても、その雨をミカンの木が吸って、糖度が下がるようにならないように、そういう研究会をやっている現場を見てきました。そして、こうしたものをもっとずっと広げていって、とにかくブランド化されたミカンを鹿島の起爆剤にしたい、そういうふうなことも聞いておりました。例えば、農業についてのそういう話ばかり、水産業についても、ことしはたまたま、ノリはそこそことれていますがけれども、不安定な状況には変わりはない。協業化の要件をもっと使えるものにしてくれないかという話もございました。

これからの鹿島の地域に密着したさまざまな要望があると思います。それらについては、私たちがぼーっと言っているんじゃないで、ぜひ皆さん方で、こがんことはどがんやろかい、こがんことばしゅうやっかい。そんな声を出していただきたいと思います。

私たちも、そういうのと一生懸命一緒になって取り組むことによって、いつも言うことですけれども、新幹線の同意は本当にきつかったばってん、やっぱり結局は、そいばのんだばってん、最終的にはよかったと、そがん思われるようにしたい、そうしなければならないと私は思っています。

皆さん方も、ぜひ同じように思っていたきたいと思います。時々、何か県が鹿島地域を、もうそのままでいいのではないかというふうに思われているような、あるいは誤解があるかもしれませんが、それは誤解であります。同じ県に住む仲間として、その地域の発展を望まないということを私たち県は持っておりません。どうか一緒になって、力を十分に発揮させるような、そういう環境を一緒につくっていただければと思っております。」。

次の質問者からは、「新幹線の問題と地域振興について質問いたします。

新幹線、第1に、西九州ルート開通による鹿島地区での経済的効果及び費用対効果の面で否定的な意見が一部ありますが、知事はこの点を具体的にどのように考えておられるのか、お尋ねしたいと思います。

それと第2に、準高速道路を整備するとなれば、相当額の予算を必要とすると思われませんが、おおよそその額はどれくらいなのか、また、予算確保の裏づけはあるのか、お尋ねしたいと思います。」。

これに対して古川知事は、「まず、鹿島地区に対する効果でございますけれども、新幹線の効果、西九州ルートそのものの効果については、国の方でフリーゲージを使って1.8という答えが出ています。これは、予算、お金を1投入したから効果が1.8あるということであ

りますので、全体として効果があるということが、私は国として認められていると考えています。

それぞれの地域に、じゃあどれだけの効果をもたらすかということについては、そうした地域ごとの指標というものは国の積算ではございません。ですから、以下は私の思いということになっていくんでありますけれども、例えば、新しく新幹線ができたときに、確かに今の肥前鹿島駅より離れたところに駅ができるということになりますけれども、今回この藤津の地区にできる駅というものは、私はこの藤津の部分全体の玄関になり得るものではないかと考えております。ただ単に嬉野市内とか、あるいはその北側に効果があるということではなく、全体に効果を及ぼすことが十分にできるものだというふうに考えております。

また、こうしたことに伴って整備される、先ほど来申し上げております地域振興策と一緒にになっていくことによって、鉄道でも来れる、そしてまた、道路でも来やすい、そういうふうな地域になっていくというふうに私は考えております。

それと、準高速道路についてでございますけれども、額そのものについては260億円ぐらいの額というものを見込んでおります。確かに、額そのものは大変大きな額でありますけれども、それは私どもが予定している全体の予算の中では十分に、十分にというか、工夫をすることによって確保はできる額である。これは、私どもが自分たちで工夫できる数字でありますので、そこのところは、もし同意をいただくということになればきちんと実行できるように予算を確保してまいりたいと考えております。

有明海沿岸道路は全体で660億円かかります。そうしたものについては、これは国の補助や国の直轄が相当入っていくことになりますので、違いますけれども、この準高速道路、そして有明海沿岸道路、きちんと予算を確保して、お約束をしたとおり実現できるようにしっかりやっていきたい、私どもはそういうふうな気持ちでいっぱいあります。——気持ちでいっぱいと言うと、何かやらないみたいですね。ということをきちんと実行させていただきたいと考えております。」。

次の質問者からは、「新幹線西九州ルートは、2年続けて執行されず3年目に入っております。もし今年度も執行されなければ、今後の予算の確保は困難になるんじゃないかと私も心配しております。そうなった場合、西九州ルート整備の将来展望はどのようにお考えですか。」。

古川知事は、「大変厳しい御質問をいただいて、あんまりよっと答え切らんのですけれども、確かに日本国じゅうというか、新幹線の整備予算を必要だというふうに主張しておられるところは私たちだけじゃなくて、特に北陸や北海道というところはもう早く早くということで、予算が必要必要というふうに言っているわけでありまして。

そういう中で、いわばこちらの方の気持ちを受けとめていただいて、2年間、10億円という額ではありますけれども、この10億円という額は非常に大きな額でありまして、これをき

ちんと執行することができる環境をつくれれば着工できる——着工して、そういったものができるということですので、非常に私どもにとっては大きな額なんです。それをもう一遍、今回だめだった場合はどうなるかという厳しい御質問でありますけれども、そうならないようにしたいとしか、何とも答えようがないのではありますけれども、恐らく御指摘の向きは、こんなことをして本当に何か国もあきれんんじゃないとか、そういったことかもしれないと思っていますけれども、それは今回もかなり、相当働きかけなり理解を求めて確保させていただいております。いつまでもこの状態が続くということには、もちろん私は思っておりません。もう本当、去年も同じことを言ったので、余りあれかもしれませんが、もうことしこそはというか、来年度こそはというか、そういった、ぜひ皆様方の御理解を得て何とか着工できるようにしないと、これもよく申し上げていることではありますけれども、国の新幹線についての予算は、新幹線に充てるという予算と、それに伴う公共事業の予算というものが3分の2あるわけですね。これは、新幹線にしか使えない財源なんです。だから、それを例えば「全部あなたに上げます」と言われたら、私どももいろいろ考えます。けれども、そのお金は新幹線をやるんならそれを充てればいいではないかということで、国が条件付きでつけているお金ですから、佐賀県がそれを使わないということになると、その分は新幹線でどこかに使わないといけないわけですね。

私は、北陸新幹線や北海道新幹線に使っていただくよりも、西九州ルートで使っていただきたいと、私は佐賀県知事として思っておりまして、今おっしゃったようなことにならないように、とにかくやっていかななくてはならないと思っていますが、国や政党関係者の雰囲気というものは非常に厳しいものがあることは事実であります。」。

それから、質問者が森林再生のことについても質問がございましたけれども、これはちょっと時間の関係で少し飛ばしていきます。森林関係と「もう1点、道路についてお伺いします。

せっかく2本の高規格道路をつくっていただくとするならば、それが生かせる事業を育てていくべきと私は思っております。この県の南西部には県営の工業団地がありません。当地はですね、平谷地区とか古枝地区には豊富な水資源がございます。特に古枝地区には豊富で良質な地下水が眠っているそうです。それで、これは非常においしいそうです。私としては、素朴な質問ですけれども、IT産業などはうってつけの土地柄じゃないかと思えます。まずはその点の調査をお願いしたいと思っております。

以上2点について、ヒントやアイデアなど古川知事はどのように今後考えておられるのか、お伺いを申し上げます。」。

古川知事は、「まず1点目の、多良岳の周りの森の様子のお話でしたが、私も何回かあの辺を登っておりますけれども、確かに、特にミカン園が荒廃している。また、そうじゃなくても中山間地域の田んぼがかなり手離されたかどうか、非常に荒れているというこ

とは気づいています。一部の地域では、そうしたものを、例えばミカン園だったところをお茶に変えているような方もいらっしゃいまして、そういう有効活用をされているというケースもあるというふうに伺っておりますけれども、そんなふうに今後農業をやっていききたい、新しい形でやっていききたいと思っている人たちがいて、そういう人たちに対してはきちんと農地の流動化ができていくような、そんなことをぜひあの地域ではできないものだろうか、私はそれを見て率直に感じております。

それとまた、それだけではなくて、そもそも山の再生をどうするかというのも大きな問題でありまして、これは、実はもう県内あちこちの森が荒れていまして、去年の台風どころじゃなくて、10年前の台風のときの風倒木がいまだに片づいていないような地域もあります。

そういうことを考えますと、私は今お話がありましたように、これまでは経済林で、とにかく杉、ヒノキをずっと植えてきた時代が長く続いてきましたけれども、私はこれまでの4年間、県民協働で100万本の広葉樹を植えようということをマニフェストで宣言をして、それをずっと実行していますけれども、これからはこれまで以上にそういう経済林だけではない、雑木を含んだいろいろな彩りの森や林をつくっていくことが大事だろうというふうに思っております。

特にこの太良の場合には、こういう県行造林なり何なりで非常に森林の維持管理が、かつてはきれいに行われた地域でありまして、そこが今のまま放っておいたらだめになるだろうという危機感を私自身も持っております。

これからは、もっと県や自治体はその森の管理に手を出していくべき時代ではないかというふうに私自身も思っておりますので、ぜひそういったことをですね、今は道路のことしか振興策に出ていませんけれども、一緒になって山のこととか海のことまで一緒に考えて、ぜひこの南西部がモデルになるようにしていかなければというふうに思っているところでございます。

それと、道路ができた後にどうするかというお話がございました。

確かに道路も新幹線も一緒ですけれども、つくったら終わりじゃございません。つくってからが大事なわけです。道路も、例えば今回御理解いただいて、新しい有明海の沿岸道路が鹿島まで来ることになった。そしたら、それじゃその周りにどんなものを整備していけばいいのか。今おっしゃったように工業団地をつくるというのも一つの大きな可能性のあるアイデアと思っています。確かに県営の工業団地、今ずっと県内で頭イメージしてはいたけれども、ありません。

最近のあちこちの企業の立地の状況を見てみると、それは佐賀県の企業の立地を見てもそうなんですけれども、やはりインターチェンジから近いところに進出しているのは事実なんです。例えば、佐賀市内に進出した久保泉の工業団地に、小糸製作所という自動車関連の世界でも非常に大きなところが進出しました。そこも佐賀大和インターチェンジから近

いんです。鳥栖に進出している企業の多くは、やはり鳥栖が非常に交通が便利だということで進出してきました。西の方に行っても、例えば旧西有田の焔博の跡地にタカタさんというところが進出していただきましたけれども、そこも高速道路から比較的近い土地であります。

逆に、そういったところを考えますと、今回有明海沿岸道路ができるだけ早く整備されれば、それとあわせるような格好で、そういう工業大地を整備したらどうかと。道路ができてしまって、さあ何ばしようかねじゃなくて、そういったものをしっかり絵をかきながら、おい、間に合うようにしゅうやっかいと、そんなふうなことがぜひ一緒になって実現できればと、私自身思っています。

そういう従来型の工業団地じゃなくて、今お話があったようにIT関係の工業団地というよりは、ひょっとしたら事業所なのかもしれませんけれども、そういったものとかも動きやすい環境というものがあれば非常に立地しやすい環境になっていくかもしれません。そのときには、ただの道路じゃなくて、情報の道路として、とにかくブロードバンドがきちんと域内で全部使えるような、そういう情報的な環境も整備していくとか、そうすることによって、そういうIT関係の産業だって立地しようによって十分にあるというふうに思っております。もう県の東部地域なんかでは、工業団地の立地に伴って、人がなかなか集まらなくなってきたということも言われています。その点、この県の南西部の地域には、まだまだいろんな意味で働いていただける方がたくさんいらっしゃると思っています。ぜひともそういった方たちに、21世紀的な仕事の間をつくるという意味でも、ぜひ私たちと一緒にそういったことを考えて実行していただければと思っています。」。

次の質問者は、「新幹線関連ですけど、先ほど第三セクターになって、もし赤字が300万円ほどというお話だったですかね。それぐらいだったら、佐賀県、長崎県で十分面倒を見ますよというふうなお話ですけど、相互不信のもと、今いろんなお話をされているけど、お互いどちらも正しい話だけど、不信感そのもので、なかなか不信を払拭できるものがないというようなことを私は感じております。ですから、そこで、そういうふうな、例えば、長崎県、佐賀県で面倒を見る、その担保になるものを、知事さんにお話を伺いたいと思っています。」。

これに対して古川知事は、「本当に、なかなか私どもが言っていることがそのまま信じていただけないというのは、私どもの不徳のいたすところとっておりますんですが、非常に残念だとは思っております。

こういう将来のことについて、幾ら今こう言っても、変わるんじゃないかということの不安は結構多くの方がお持ちではないかと思えます。私どもは、これだけ多くの場の人たち、そして、メディアも含めて、そして、もちろん議会でもかなりの議論をしていただいている中で決めていただくことが、知事が変わったり、議会の構成が変わったらチャラになり

ましたって、そんなふうなことにまずならないよというふうに思っております。そんなことではなく、私たちはこうしてお約束をしていることはきちんと実行させていくということをもまず申し上げておきたいと思っております。ただ、そんなふうと思われるのも無理はないと思っております。

私は、例えばということで提案をさせていただいているのは、今回、こういう同意をすることによってやっていく事柄を、ちゃんと文書でまとめてはどうかというふうなことを申し上げております。例えば、仮にこの地域鉄道会社の経営が赤字になったときも、その赤字はきちんと佐賀県と長崎県が責任を持って負担をして、沿線の自治体には負担を求めないというふうなことをきちんと文字で残す。文字で残したもので信じられんとはさすがに言われないのではないかと思っております。私は、本当は文字にしなくても、私たちの気持ちはそういうことでありますけれども、やっぱり不安だということであれば、そのようにして、その同意に至るいろんな質問条件の中で、これを約束してくれとか、このことについてはこうだということをきちんと伝えてくれとか、例えば、JRは上下10本特急を運行させると言っています。肥前鹿島ー肥前山口間をですね。これは本当にやるのか。そういったことなんかをきちんと、これはJR相手ですから、紙になるかどうかは別かもしれませんが、そういういろんなことをきちんと条件として紙に書く、そのことを明らかにしていくことによって、いろんな言いわけができないような状況をつくっていくことができるのではないかなと思っておりますし、そうさせていただけないでしょうか。

次の質問者は、中山間地整備事業について質問がございました。「私の集落でも、207号線の拡張の残土をいただいて、そして、初年度にお願いしたいということ」（「ちょっと議長、おかしいとやなか、ちょっと」と呼ぶ者あり）同じじゃないですか、議員の発言にいろいろ言わんでください。（「いや、ちょっと議長」と呼ぶ者あり）

○議長（小池幸照君）

ちょっとお待ちください。ただいま質問中です。（「黙って聞いて」と呼ぶ者あり）

質問者にも申し上げます。質問は簡潔にお願いをいたします。ただ答弁のみの（発言する者あり）（「これは市民に言いよつとですよ」と呼ぶ者あり）

ただいまの中山間地の問題につきましては、長崎本線存続問題という形の通告とは通告外になろうかと思っておりますので、注意をしてください。（「そこはカットしましょう」と呼ぶ者あり）

○14番（青木幸平君） 続

それじゃ、「道路以外の振興策として、どういうことをお考えになるのかということと、鹿島市にはあまり小児科の病院がないんですよね、それで、やっぱり私は今は若いお母さん方が子供を育てるのに病院がないということで、大変困っていらっしゃる方が多いんですよね。そういうふうな考え方、どういふふうにお持ちかということを知りたいと思っております。」。

古川知事は、「道路以外の振興策については、現時点では、私たちは今こうしたらどうですかというプランを皆さんにぶつけてはいません。それはなぜかという、鹿島にとってこういったものが必要じゃないか、こんなことをやったらいいんじゃないかというのは、ぜひ、まず私たちがこう言うんじゃないかと、いろんな提案を皆さん方からいただきたいと思うからであります。

今おっしゃいましたように、県の南西部の地域における小児医療の問題というのは確かに大きなものがあります。それは、かかりつけのお医者さんが少ないという意味なのか、それとも、何かちょっと子供があったときに見てもらおうような二次的な病院がなかなかないという意味なのか、そういったことも含めて、私たちとしては、だから、こんなふうなことをしてほしいという話をぜひ聞かせていただきたいと思います。」。（「一般質問は市長に対する質問でしょう」と呼ぶ者あり）まあいいです、後からします。

「これはもう皆さん方よく御存じですけれども、私は、将来のことも考えて、佐賀市の嘉瀬というところに県立病院を移転するということを決めました。この嘉瀬という場所は、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路がぶつかるところです。そして、有明海沿岸道路ができれば、本当に嘉瀬のインターチェンジから一、二分とは言わんけど、四、五分であります。すると、鹿島の地域から、30分内外ぐらいで県病院にアクセスできるような、そういった環境をつくり上げたいと思っております。道路は、産業用のトラックやバスが通るばかりではありません。そうやって何かあったときに、県病院まで、今までは下を走っていて四、五十分かかっていたものが、上のところだけだと22分で行く、そういうふうになるという効果があるんです。その小児科病院や小児科の問題については、この地域振興とは別途、いかにして産婦人科医や小児科医を確保するかということについて、例えば、奨学金制度をつくろうとか、あとは、その佐賀県なら佐賀県としての推薦枠というものを佐賀大学の医学部につくっていったら、そういうふうな小児科の先生を、もう無理やりという言い方は悪いですけれども、ふやしていったら、そうした先生を地域、地域で働いてもらうようにしようとか、そんなことも考えています。

また、その病気になった子供がそのまますぐ保育所や学校に行くとなると、例えば、病気をうつすかもしれないというようなことで、病気になった後の子供の保育施設というものが非常に少ないというふうなことなんかもあります。そういったことについても、ほかに新しくできるようになったりしていますし、そういう子供をいかに大事にしていくかということについては、これは大事なことだと思っておりますので、これは県だけではできません。市と一緒に頑張ってこういったものの実現をしていきたいと思っております」。

質問者は次に、「現在の鹿島のままじゃくたばってしまうから考えようということであって、それが目的であって、そのためには長崎本線があったらいいのか、それともいわゆる新幹線を容認するかということで、目的は、本当に鹿島の将来はどうあるべきかというのが目

的ですが、現在は、長崎本線を残すか否かが本題みたいになってしまって、どうも県との話し合いを聞いていても、要するに将来の西部地区の鹿島はどうあるべきかという話よりも、いわゆる長崎本線を残すか残さないかが議論的ということで、非常に目的が私はずれていると思うわけですね。

やっぱり目的は、本当に将来の鹿島はどうあるべきかというのが目的であって、その手段として長崎本線が残ったらいいか、新幹線を認めたらいいのか、道路の問題等を含めて見る。現在は、若干、市、県との話し合いを見ていると、本来の目的と違うことで一生懸命やり合っているらっしゃって、本当に鹿島の将来のことを考えて話し合いがあっているのかなと思っていましたけど、きょうここに出てきて非常によかったと思います」。

古川知事は、「ありがとうございます。私たちもその気持ちは全く同じであります。確かに鉄道も大事であります。でも、鉄道以上にとあえて言わせていただければ、この鹿島地域全体、そしてその未来がどうなるかということの方がひょっとしたらもっと大事なこともかもしれません。その鉄道の部分では苦渋の選択をしていただくにしても、そのことによって、より大きなものが得られるとしたら、それによって本当にプラスになるものがあるとしたら、そこはあえて一歩引くことによって、より大きく前進ができるということも私はあるのではないかと考えておりますし、ぜひともそうなるように皆様方と一緒にさせていただきたいということを申し上げているつもりでありまして、きょうもいっぱいいろんな道路の話を出しましたし、それ以外のいろんな話も出ています。

そういった話を、ぜひこうしたことがこれからも鹿島に必要なんだと、だからこういうことを一緒にやったらどうか、できないのか、そういうふうなやりとりをさせていただくことによって、私たちだけじゃなくて、私たちの子供や孫たちから見ても、あのときにちょっと厳しかったばってん、やっぱりこんだけのものになったけん、やっぱりよかったと言ってもらえるような、そんなふうなことをぜひ目指させていただきたいと考えております。」。

次の質問者からは、「再三話が出ております赤字問題ですが、今300万円ぐらいと言われましたけれども、万が一、500万円とか1,000万円とかになった場合は、知事さんとしてはどういった対応をされるのか、そこら辺をお尋ねいたします。」。

古川知事は、「まず、新しくつくることになる地域鉄道会社の出資金の問題ですが、私たちは佐賀県と長崎県と、あと恐らくJRにも出資金をお願いすることになると思います。JR以外の会社が入ってくるかはわかりませんが、この3者はほぼ間違いないだろうと思っておりまして、その地域の市や町から出資金を出していただくということは考えておりません。それが1点であります。

それからもう1点ありますが、その300万円が500万円になり700万円になりというふうになった場合はどうかと。そうならないようにしなくちゃならないというのが答えではありますけれども、確かに不安はあられると思います。

それについては、300万円だから持ちます、500万円だったら持ちますということではなくて、この地域の鉄道を責任持って維持しますということでありますので、それはちゃんと守っていくということでお約束をさせていただきたいと思います。

ただ、仮定として、収入が1銭も入らなくても、全く収入が入らなくて——あり得ない話ですけど、全く収入が入らなくても支出だけになるとどうなるかということも前に内部でやったことがあるんですけども、そうすると、年間1億3,000万円の費用がかかるだろうという数字が出てきたんですね。1人も乗らなければ1億3,000万円の赤字になります。その後、佐賀県と長崎県の両県でそれを負担するということになると何千万円というふうなことになるかもしれません。だけど、それはあり得ないと言っていいでしょう。恐らくだれも乗る人がいなければ何のための鉄道かということになりますので。

今、私たちはほぼトントンぐらいまではいけるのではないかと。ほぼトントンがだめでも、かなりいい線まで行くのではないかと考えています。それがもうちょっとだめでも、ゼロでもそれぐらいの金額なんです。だから、毎年5億円、10億円出せと言われてたら、それはちょっとごめんなさいということはあるかもしれません。でも、今の区間から見て、そういうふうなレベルの——レベルというのは、そういう単位の数字だということはぜひ御理解をいただきたいと思っております。」。

次の質問は、「JR経営分離に合意したとしても、知事さんが10年、20年先もしてもらいよかばってんが、5年後か10年後に、ひょっとして代わんさったぎですよ——大切失礼で済みません。政策が変わったり、上下分離方式とか地域振興策がですよ、約束はしてもろうとと思うとばってんが、その保証があつとじゃろうかにやと。さっきも文書でまとめて、文字で残すぎゆうはなかろうかというよいお言葉をいただきましたので、ほんなごとはもう言わんじいっちょこかにやて思うとつたばってんが、そういうふうに思いよったけんですね、今鹿島の市民の皆さんの心は、その辺が揺れているわけですよ。大丈夫やうろうかにやて、そいけん、その辺ば知事さんにお尋ねしてよかろうかにやとって、御見解をよろしく願います。」。

古川知事は、「何か、ほんなごと胸にしみるごたる質問やったですね。多分私が言葉を100費やしても、それはあんたはそがん言うばってんがくさいて言わるつぎ、しみゃあと言えばしみゃあですもんね。でも、そこんところはやっぱり気になつとさいというお話だと思います。聞いた聞いたて、わかつたて、ばってんもう一遍聞いてみたかということは、恐らくたくさんの人がそがん思うとつさっちゃろうと思います。

きょうは、自分にとって一番のことは、ほんなごてかいて言うつとばここまで聞かれたのは初めてでした。いや、それは非常にうれしかったです。物すごくそれはうれしか質問でした。

ほんなごてあんたん言葉ば信用してよかこつちやいどがんこつちやい、ここまで真剣に考えていただいているということだったと思います。それで、その紙に書いても政策の変わつ

たと言うぎしみやあやっかと言われるっぎ、しみやあかもしらんばってんですね。

例えば、県だけじゃだめだというのであれば、今この時代の、例えばたくさんの希望する市民の方々にみんなサインをしてもらおうと、自分たちが生き証人だ、簡単なことでは変えさせんぞだとか、例えば、県選出の国会議員の人たちにきちんと立会人に入ってもらって、まさに時代の証人ということできちんとやってもらうだとか、そういういろんな工夫というものはできると思うんです。

仮に知事がかわったぐらいでぐらついてできなくなるような、そんな軽いものじゃないんだ、そういったことをしっかりと、皆さんが安心できるような形というものはどういうものなのかということをお私たち自身これからもう少しいろいろ考えていってみたいと思います。」。

もう時間が長くなりますので、あとは割愛します。

最後に司会者から、「きょうのような議論がこれからだれとでも気兼ねなく自由に行えるような雰囲気、そういった空気の広がりを期待しながら、きょうの会を終わらせていただく」というふうなあいさつがございました。

ちなみに、そのときの出席者は約300人でした。

長い間御清聴ありがとうございました。（「質問は何ですか、質問は」と呼ぶ者あり）

質問はですね、今の古川知事の答弁に対して、市民の動きに対して市長の見解をお尋ねしたいと思います。

○議長（小池幸照君）

桑原市長。

○市長（桑原允彦君）

まず、ここで非常に長々と丁寧に会議録を見ながら今申されました。なぜこの場でそういう質問をするぐらいなら私をその場に呼ばないんですか。もっと深い議論ができるじゃないですか。そうでしょう。しかも、期成会と県の間でそういう場合には両方入って、両方の意見を聞くというちゃんとした約束をしているじゃないですか。（「そういうことはしとらんちゃん」と呼ぶ者あり）何ば言いよつとですか。横から言いなさんな。

○議長（小池幸照君）

御静粛にお願いします。

○市長（桑原允彦君）続

なぜそういうふうには私を呼ばないんですか。こそこそここそ、しかも動員かけて。

それで、結局、私からその場で反論されると困ると思われたんじゃないかと。私はそういうふうには思いますよ。

そして、結局、新幹線そのものの議論がほとんどあっていないですね。私何遍も言っているように、新幹線が原因なんですよ、同意をすとかしないとかというのは。この大もとの

議論はさておいて、同意せろ同意すんなて、これはあり得ないですよ。私が何遍も言っているように、本当に西九州一帯のために必要、鹿島のためにもなる、そういう計画のもとに同意を迫られたら、それは条件が違ってくると思いますよ。大もとのところが納得できないから、これ何遍も言っているでしょう。一つ一つできるだけ時間の許す限りお答えをしていきます。

長崎本線を経営されると将来なくなってしまうじゃないかという質問に対して答弁をしておられますが、運賃が上がったり、上がると、人口減だと、客は減ると、これでは赤字になるから駅数をふやしたりせにゃいかんと、そうするとそういうものが解消できると、こういうことなんですね。松浦鉄道は立派に黒字でやっているじゃないかと、駅の数に倍にしたと。

松浦鉄道も初めは黒字だったですけど、ずうっと赤字になってきているんですよ。そして、赤字になったからということで駅数を減らすという議論を今しているんですよ。どこの例でもそうなんです。便利になるということで駅をふやす、駅をふやすとコストが随分上がります。3,000千円ぐらいの赤字では済みません。そうすると赤字になる、人口は減る、お客さん減る、悪循環です。こういう松浦鉄道だって今度県に対して、長崎・佐賀県両県に対して、あるいは沿線の市町村に対して補助の願いを出しているじゃないですか。これはやっぱり経営できんけんじゃなかですか。そういうふうに思います。

それから、運賃は上げないと。これは何の根拠もないんです。運賃を上げないと。

肥薩おれんじ鉄道の場合をちょっとお話します。運賃は上げません。立派に黒字経営できます。この地域は駅数をふやしたり、あるいはかえって発展しますと、こういう説明を受けて同意をしたんです、あそこは。同意をしたんです。実際は12年かかって八代―鹿児島中央間の建設がなされました。そして、あともう二、三年でいよいよ完成すつけん、第三セクターばスタートさせんばらん。こうなったときに、改めて計算し直したぎ赤字が出ますと、そこで言われたんです。10年ばかり前黒字ですと言われたことは何の、だれの責任、だれに責任を問うわけいかん。赤字です。そこで、運賃を3割アップしたらどうにか経営がパーパーになるということで3割アップしてスタートしたんです。ところが、3割アップしても赤字スタートですよ、初年度から。こういうことにならないという保証がどこにありますか。数字的根拠を上げてちゃんと説明しないと納得できませんよ。

全国の第三セクターはほとんどJRから経営分離されて全部お客さんが1割、2割、3割減っているんですよ。ところが、佐賀県の試算では、お客さんは減らない、運賃は変わらない、給料もアップしないんです。収入は最大限に見て支出は最小限に見ている。しかもほかの例からいうと、社員数はこの場合だったら、営業距離数で案分しますと50何人要りますよ。ところが19人で計算してあるんです。人件費をそれだけ安く見積もっている。そして、赤字になりませんというんです。駅を一つふやしたら3,000千円の赤字になるぐらいですと、とんでもないですよ。私たちの試算、これは県も否定できないと思います。一番最初の年か

ら実質3億円から4億円の赤字です。まず上下分離方式のことを言われましたが、下の方は、これは佐賀県と長崎県、両県が出すんでしょ、県が。県の試算で230,000千円、1年に230,000千円、これは県が出すんです。実質全体の経営から見たら230,000千円赤字が出ますということですよ。それから、鹿島－肥前山口間、これがJRが経営する分、これが初年度から70,000千円の赤字、全体でいったら、まず3億円は赤字なんです。それを県とJRが初めから負担すると言っているんです。3,000千円ぐらい負担するからいいんじゃないですかというレベルの話じゃないんです。しかも、鹿島－諫早間の三セクの経営は、これも黒字ですと。とんでもないです。さっき言いましたように、収入は最大に見積もって支出は極端に低く見積もって、つじつま合わせをしているだけです。これに対して県は何も反論していないじゃないですか。こういうことを信じるか信じないかという議論を私もそこに同席をさせていただいて、市民の皆さんになぜあなたたち主催者は言わせないんですか、一方的な県の説明だけ聞いて。それは市民は非常に偏った意見しか耳に入らないんですよ。だから我々がやる時だって必ず県を呼びますと、呼んでいるんです、現実に。そういうことを、やっぱりそういうやり方が非常にこそくです。

それから、道路整備の件であります、有明海沿岸道路は、これは鹿島まで来ると、もうこれ実質着工と、先日も言いました。鹿島－武雄間、ここも地道に今から要望を重ねていきますよ、今までやってきたように。鹿島から武雄まで絶対完成するという保証どこにありますか、国がうんと言うていますか。県が言うたから国が全部うんと言うなら、何も国に要望する必要ないでしょうに。県が要望したこと全部実現していますか。そういうこともちゃんとやっぱり考えにやいかんし、これはきょうの新聞に載っておりましたが、「九州新幹線活用する県協議会」と、三菱総研の平石さんと呼んで、この方はまず劈頭に、新幹線が開通すれば周辺地域が自然に発展するという考え方については成立しないと、これを前置きしていろいろ言っておられるんです。つまり、これ読んでくださいよ、新聞。これはきょうの佐賀新聞です。「新幹線が開通すれば、周辺地域が自然に発展するという考え方について、これは成立しない」。

きのうも言いましたように、佐賀県も、この長崎ルートが開通をしても佐賀県にとってメリットは何もありませんよと、だれが考えてもそうですよと、これ何遍も言っておられます。そういうもののためになぜ我々が犠牲にならにやいかんのかと、また我々はその犠牲にならないとこういう道路とかなんとかはしないというふうには県は何で言うのか、札束でほったひっぱたくようなやり方でその地域を屈服させるというふうなやり方はやっぱりいけませんよ。どの地域だって県としてはやはりその地域地域の可能性を見出して、やり方は違ってもいい、一生懸命平等に力を入れるべきです。そのことをあなた方はなぜ県に言わないんですか。

そして、今までの鹿島、これもおかしいと思うんです。県の職員まで鹿島あぎゃんやった

と、そこの市町村長の政策をあげつろうて、突ついて、市民に説明する、こんなやり方はかって聞いたことないですよ。介入ですよ。

もう一つ、青木議員が今質問されたから言いますが、青木議員は振興策が出たから云々と言われますが、あなたは振興策が出る前から私の政策に反して同意すべきだと、県の言いなりに何でならんかと言っていたじゃないですか。

それから、費用対効果1.8、このことも質問が出たということですが、この費用対効果とか経済効果は、計算式を見てみてください。時間短縮効果が幾らあるか、これによって比例しています。これは28分時間短縮がありますという前提で成り立っている計算式なんです。ところが、実際は武雄－諫早間を2,700億円かけて建設して、その建設そのものによる効果は13分30秒しかないんです。これおわかりにならない方はちょっと説明します。

28分というのは、まず5分は、鳥栖－博多間を鹿児島ルートを利用することによって出る効果です。これは武雄－諫早間を建設することによって出る効果じゃありません。だから、それで5分を引く、フリーゲージトレインというのをまた在来線に導入すれば同じ効果が出るわけですから、28分と言ったのが23分になります。それから、28分時間短縮ができると言っているのは、博多－長崎間を3駅だけとまるとしてあるんです。28分の時間短縮というのは現行の「白いかもめ」との差なんです。だから、現行の「白いかもめ」は六つ停車していますから、平等に比較するには現行の「白いかもめ」も三つだけとまるというふうに条件合わせにやいかんですね。そうしたら、現行の「白いかもめ」は三つだけ停車して、あととまらないというふうにしますと、これで12分30秒時間短縮ができます。そういうふうに条件を整理しますと、武雄と諫早間の2,700億円建設費をかけてつくった、その区間の実際の効果というのは13分30秒なんです。それを28分ということで計算していますから、実際の建設効果というのは半分以下ですよ。それを1.8とかなんとか言っているということがおかしいんです。

私はこの理論言って、やっぱりいろんな方が、学者でさえ、ああそうでしたねと、これ否定される方があったら堂々と、青木議員この場で否定してください。13分30秒なんですよ。費用対効果の計算式は、分母は2,700億円なんです。武雄－諫早間の工事費なんです。ここによって効果が幾ら出るかということですから、今私が言っているように、28分じゃなくて、たった13分30秒なんです。

だから、逆に言いますと、新幹線をつくらなくても今の在来線の特急列車、これをフリーゲージトレインを導入して、これは長崎本線だけじゃないですよ、佐世保の方も導入できるんです、フリーゲージトレインは。導入して、そして駅数を少し間引きすればかなりの時間短縮できるということです。そういうことをやっぱり市民の皆さんにわかってもらわにやいかんですね、そういう機会を通じて。

それからもう一つ、これは嬉野に駅ができると藤津全体に効果が及びますよというふうな

ことということでありましたが、これは逆に鹿島に駅があったっちゃ嬉野に影響はありますよね。距離は同じですから。同じ理屈なんです。何でそれを嬉野の方を通さんばらんかと、鹿島の方を通して同じ効果が出るわけですから。そういう理屈が成り立つとするならばですよ。

それから、県の説明で、もしここが着工できない場合には、ほかに予算が、ほかの北海道とか北陸に回ってしまうと。これは途中はそうです、途中は。最終的に新幹線の建設、整備新幹線の建設が全国終わった段階では2,700億円要らんで済むじゃないですか。

私たちは、市税の納税者であると同時に、県税の納税者、国税の納税者ですよ。そういうことを考えますと、国が出すお金、県が出すお金、市が出すお金、全部我々は主体者です。タックスペイヤーですよ。

それから、新幹線にしか使えないお金と、これもおかしいですよ。3分の1はそういうふうに取り決めがなされました。専門的にいうとそれもおかしいんです。20数兆円と言われる国鉄時代の借金をその譲渡収益でそっちの補てんに回しておくべきでした。しかし、新しい整備新幹線をつくるためといって財源を確保したわけですね。これが3分の1です。あとの3分の2は国のお金と県のお金、地元負担。県市町村の負担ですよ。それを新幹線にしか使えないお金と、3分の1はそうですけど、あとは国と地元が出すんです。こういうやっぱり片方だけの説明ではいけないですよ。こういうことをちゃんとわかってもらうために何で私を呼ばんですか。

それから、こういう状況について同意がとれないと、国もあきれのじゃないかというふうなことも言われたということですが、もともと私たちとの約束をちゃんと県が守って、我々の同意がないということで知事が同意をされなかったら今の話ないです。それを勝手に我々の同意がないまま約束を破って同意をされたから今のような状況が来ているんじゃないですか。それをあたかも我々の責任のように言われるのは心外ですよ。おかしいでしょう。約束を破った側の責任でしょう、これは。

それから、県が言っていることを信じてもらえないことを残念に思っていると。これはまず信じないということが一つあります。それから、将来に対する不信感、不安感というのがあります。信じない、信じてもらえないということを言いますと、さっき言いましたように、あんなに固い、一番大事な我々の同意がないと知事も国に対して同意をしないと固い約束を破られたじゃないですか。しかも、今度は協議をするについては、6項目ちゃんとした約束を確認しています。これを少なくとも私たちとのその解釈について違いがあるならば、事前に調整をしてある程度のところまで調整が済んでからやるべきです。しかし、その調整がないままに勝手にあなたたちと組んでやるというんなら、これは信じろと言う方が無理じゃないですか。もう私の方からすれば非常に残念ですよ。

きのうも言いましたが、あなた方の内部にもぎゃんことまですんなという意見があったと

聞いていますけどね。それが本当の普通の市民の感覚ですよ。

そしてもう一つ、将来に対する不安。これは将来に対するというのは、例えば、鹿島市長は今現在桑原允彦です。次の市長に政策を拘束することはできません。これも前に言ったかと思いますが、5期目の選挙のとき、私は絶対同意しないと、現職の市長として約束をして市の方向をとっておりました。ところが、相手方がもし市長に当選されていれば、やっぱり同意をされていますよ。これだってもういい例じゃないですか。しかも、今の段階で3,000千円ぐらいの赤字が出るかもわからんと言いますが、3億円から4億円はスタートの時点から実質赤字じゃないですか。赤字という形を出していないだけの話です。県の負担額というのは、当初から数億円の赤字じゃないですか。（発言する者あり）

最後のあたり言われたでしょう、知事さんが。「毎年5億円も10億円の赤字が出れば、それはちょっととなるかもしれませんが」と。数億円、何年かたてば5億円の赤字と、これは決して想定できない話ではないんです。それは絶対そうじゃないということをあなたはあなたの言葉で私に問いかけてください。全部県が言っているから、それを信じろという間接語でしょう。市議会議員としてやっぱり自分で県が言っていることを解釈して、そして、そうじゃないかという、そこで議論をしないといけないんです。すべて知事がこう言った、県はこう言った、だから市長は何かと。これじゃやっぱりいけないと思うんですね。（「時間がありませんので、議長」と呼ぶ者あり）いやいや、全部言われた分を今お答えしているんです。

そうでしょう。毎年5億円、10億円の赤字が出ればちゃんといつまでもこれを支えますと、保証しますと言っていますが、最後に「毎年5億円、10億円の赤字が出れば、それはちょっととなるかもしれませんが」と、この可能性があるんです。そうなったときに、それはちょっとと、ちょっとだけ言われたということを私言いましたよと言われた場合どうなるんですかということですよ。

いろいろ議論はしていいと思います。政策論争は。政策論争はするべきですよ、しかし、論争をして、そして、市としての方向性、結論が出たら、執行部も議会も両輪となってその結論に協力しながら邁進すべきです。青木議員はかつて議長までされました。そのとき言われたじゃないですか。執行部と議会は両輪と。しかし、今の現状を見るに、その片方の車は逆転しよるですよ。逆転させよんさっでしょうもん。やっぱり鹿島市としても結論を出したでしょう。議会でも大分、もう平成3年ぐらいからこの話はずうっとしてきているでしょう。10数年間この話をしながら、鹿島執行部、鹿島市議会、ずうっとしているんです。そして、ずうっと経営分離反対で行っているんです。最後になって数名だけ経営分離反対には同意をされませんでしたけどね。

だから、やっぱりこれは権力闘争じゃないんですよ、政策論争ですよ。そして、政策論争はどんだんどんだん市長と議会の間で展開をして、そして、結論が出たら一緒になってやる

べきです。そうしないと鹿島としてのいろんな意味のパワーが出ませんよ。結論が出たら一緒にやってやると、それによって発展振興にもつながるでしょう。そういうことをぜひ執行部と議会のあり方として私は青木議員にお訴えをしたいと、こういうふうに思います。

○議長（小池幸照君）

時間がありませんので、簡潔にお願いいたします。14番青木幸平君。

○14番（青木幸平君）

明日の鹿島を考える会は、市民が自主的にやっておられることであって、そして、市長の話は、市報初めあらゆる会合で聞いておられると思います。ただ、知事の話は市民みずから直接に聞いたことはないということで、いわゆる知る権利ですね、市民の知る権利を行使した、それだけの話ですよ。それを一つ一つ確認事項で抑え込むという言論の圧迫に対して非常に怒りを覚えます。

この問題に対しては県議会でも3名ほど質問されております。鹿島はどうなっとかいというふうな心配をされております。いわゆる権力者になるぎぎゃん強かかなというふうに思います。我々は知る権利を市民の代表として、市民に市長の話も、それから、県の知事の話も本当のじかの話を知ってもらい、そういうために長々と時間を費やしましたがけれども、本当は鹿島はみんなこれでは危ないよというふうな危機感を持っているんですよ。そのためにやっていることに対していろいろブレーキをかけないでください。

それから、もう時間ありませんから簡潔に言いますけれども、昨年市長は市長選で市民の大半が長崎本線存続の問題で自分に信任を受けたと言われました。今度4月8日に古川知事が鹿島から過半数とられた場合にはどう考えられますか。これは古川知事が考えられる問題ですけれども、これはどういうふうにされるか私はわかりませんが、その辺の理屈もあると思います。その辺に市長あれば聞きたいと。

○議長（小池幸照君）

時間が参りましたので、答弁も簡潔にお願いします。桑原市長。

○市長（桑原允彦君）

県の方に立って物事を考えるのか、鹿島市の側に立って考えるのかでやっぱり青木議員と私の立場の違いというのが今出ているような気がしますね。

それで、結局、知る権利と言われるなら、その場にいた人に何で私の考えの知る権利は保証しなかったんですか。全員さんが私の考え何遍でも聞いておられますか。そうでしょう。だから両方入って、県も知事も市長も両方入ってやろうということに決めているんです。そして、県民、市民の知る権利をそれによって保証すると、片側だけのことを聞かせてはいけないと、両方同じ機会を持って聞いてもらうということでああいうルールをつくっているんです。あのルールの精神はそこですよ。それを逆手にとって自分たちが都合が悪くなればそういうふうに出ておられるだけです。両方出席すれば何ということない、私もそれを言

っているんです。そのことを言っているんです。

それから、古川知事さんのことですが、それは古川知事さんに聞いていただきたいと思えます。

○議長（小池幸照君）

以上で14番議員の質問を終わります。

10分間休憩します。

午前11時22分 休憩

午前11時32分 再開

○議長（小池幸照君）

休憩前に引き続き会議を開き一般質問を続けます。

次に、13番議員井手常道君。

○13番（井手常道君）

13番の井手でございます。3月の一般質問は私で最後でございます。しばらくの間お付き合いのほどをよろしく願ひいたします。

それでは通告をいたしておりましたので、一般質問を行います。

まず、第1番目に、企業誘致と中小企業振興対策についてと題して質問をいたします。

日ごろより企業誘致につきましては積極的に誘致活動を展開しておられることに心から感謝をいたしているところでございます。中小企業における現状は、まだまだ地方は不景気の真ただ中で、特に零細企業と言われる分野においては死活問題であります。活路を見出せないまま倒産をしたり、廃業に追い込まれたり、責任をとれないで一家離散や、命まで絶ってしまうなど悲惨な状況も現実としてあるわけでありまして。長期には商工中小・零細企業が社会や地域を支えてきました。今もそれは言えることではあります、今日の社会情勢の中、非常に厳しい経営状況であります。特に近年行政改革が進む中で、資本がしっかりとした企業はそれなりの支援が受けられるが、まじめでこつこつと家族や少人数で働いてきた商工中小・零細企業においては厳しい社会の状況にあります。

我が鹿島市においては、中小企業振興対策に取り組んでいただき、制度融資や指導機関への支援、あるいは組織化の推進など鋭意努力をいただいていることには心から感謝を申し上げます。まだまだ全体の活力を見出すまでにはいっていないのが現状であります。これに踏まえて中小企業振興対策や育成とはと題して質問をいたします。

常日ごろ、商工業を含め地元業者の育成と雇用の拡大等安定を図りたいと述べておられるし、御努力いただいていることは承知をしておりますが、今回は特に土木建築業者の育成について質問をいたします。

皆様御存じのように、公共工事の縮小、あるいは財政改革に伴う公共工事の選択など厳しい状況はわかるが、地元でできる仕事は分離発注してでも地元の業者でと、このように思う

が、当局としての御見解はどうか。

仕事の内容や能力的に見て市内業者ではできないものもあるかと思うが、そういった場合、市外業者が請け負ったとしても、地元業者への下請けやまた、労働者の雇用などの条件はつけられないのか。

いずれにいたしましても、地元の実情や現状は地元の業者が一番詳しく、知識があると思うわけでございます。また、地元の業者を使うことによって地域の活性化や育成、または投資効果が大きくあらわれるのではないかと、このように思います。

以上を踏まえまして、地元業者への発注と雇用対策と題して質問をいたします。

次に、谷田工場団地につきまして質問をいたします。

皆様御承知のように、平成一けたの時代に地域住民の皆様方の大変なる御協力によりまして完成をいたしたところでございます。

皆様御承知のとおり、現在は東亜工機さんと佐賀金属さん2社が工場を操業されておられます。昨年でしたか、シルバー人材センターさんが剪定くずの処理、つまりチップ工場、その操業がされております。残りの大半はまだ鹿島実業高校の野球練習場に使用されているんじゃないかと思えます。

以前からこの谷田工場団地への工場誘致活動には大変と力を入れていただいていたところでございますが、聞くところによりますと、数社からの聞き合わせがあったそうで、現地の下見に来られたが、とうとう進出は断念されたとお話をお聞きしました。ところで、その後どのように誘致活動をされているのか、以上お伺いをいたします。

次に、市職員の不祥事の防止対策について申し上げます。

東国原宮崎県知事が開口一番申されたのは、「裏金はないでしょうね」と言われたことが私は大変印象に残っております。昨年は非常に大きな問題が福岡市の職員の飲酒運転の問題とか、あるいはまた、J A女性職員の使い込みとか、それに大分県の職員がさらに酒気帯び運転で逮捕されるとか、非常にたくさんの事例がありました。また、昨年の7月には、長崎県壱岐市の職員が市の出資団体から320千円を着服とか、最近では、新聞に載っておりますけれども、武雄市でプールの使用料など750千円着服、あるいは、遠くは岐阜県の裏金問題、このように公務員の方の不祥事が相次いでいる状況でございます。それを踏まえまして、鹿島市としては職員の皆さんにどういう防止対策をとっておられるのかという点を質問いたします。そんなことはないと思いますが、もしちょっと拝借されている方がおられたら、発覚する前に速やかに返済されることを願うところでございます。

次に、九州新幹線西九州ルートとJR長崎本線の存続について質問をいたします。

これにつきましては、既に4名の方が質問されましたが、ほとんど重複といたしますか、そういう感じになりますけれども、私なりに、大したことはないと思えますけれども、質問してみたいと思えます。

ここ最近、佐賀、長崎県の両県を初め、関係各自治体ではこの新幹線早期着工建設に向けた動きが活発化しております。各種新聞、テレビなど毎日のように関連記事が報道されてきました。三たびと申しますか、3度も、また次年度も10億円の国家予算が計上されているようですが、まず私は、この全国新幹線ネットワーク構想は我が国の全国高速交通網整備の国家的プロジェクトの一つであり、長期的展望と国民的立場に立つと基本的には必要であると考えております。したがって、本来なら中央政府、これは国のことですが、国の責任において工事費などの財源は確保すべきであって、地方に負担させ不毛な混乱をさせるべきではないということをおっしゃりたいと思います。

もちろん異論もあろうかと思いますが、私は武雄温泉駅から諫早駅までの新幹線はバイパスじゃないかと、このように考えております。肥前山口から諫早駅までの長崎本線は位置的にも並行在来線とは考えにくいなあと、このようにも案じております。したがって、在来線はJR九州で存続するように、この経営体制を調える必要があるのではないかと、このように思います。

私は、この在来線についてはもっと真摯に受けとめなければならないとも思っております。そこで、長崎本線の存続について、以下3点についてお伺いをいたします。

まず1点目は、現状と課題について。2点目に、今後の取り組みと方針、地域の利便性といえますか、これはちょっと2回目に具体的には申し上げますけれども、あったらこれをお願いしたいと思います。3つ目は、交通基盤の整備からの視点からも、やはり諫早市、太良町との交流促進、またなおかつ、有明町さんとか嬉野市さんもあるんじゃないかと思っておりますけれども、この交流についてはどのような促進をしておられるのか、以上3点についてお尋ねをいたしまして、1回目の質問といたします。

○議長（小池幸照君）

亀井環境下水道課長。

○環境下水道課長（亀井初男君）

ただいま13番井手議員の大きな1番、そして(1)番の中小企業振興対策や育成についてというところで御質問でございますので、お答えをいたしたいと思います。

御質問の内容は、公共事業が減少していく中で、土木建築業者の育成として、一つ目に、分離発注してでも地元業者への発注に対する考え方を問うということ、それからもう一つは、地元以外の業者が請け負われた場合の地元の雇用についてということで2点御質問かと思っております。

事業課の課長としてお答えをさせていただきたいと思っております。

まず、分離発注してでも地元業者への発注という考え方でございますけれども、これは、業者に向けての分離発注ということでは考えておりません。技術的、事務的に設計書を組んで、その設計書がどういう業種に当たるかというところで指名をいたしております。したが

いまして、一つ一つの大きな工事になりますと色々な工種が出てくるわけでございますけれども、それを地元の業者がこれとこれはできるからという形で、業者を向いての分離はしていないというふうに考えていただきたいと思います。

それから、もし地元以外の業者が請け負われた場合は地元の雇用をどういうふうに行っているかということでございますけれども、これは先般市長の方からも指示がありまして、地元の雇用がどれくらいあっているかということで調査をするように言われております。ちょっとその結果表を私今手元に持っておりませんが、当時話をされる中では、70%程度の地元の雇用があっているんじゃないかというふうに言われていたと思います。そういうことで、できるだけ地元の業者に発注できるものは発注をする。そして、業者の選考については指名審査委員会にかけていただいて、その指名の経緯について指名をしていくということになっておりますので、以上で答弁といたしたいと思います。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

福岡商工観光課長。

○商工観光課長（福岡俊剛君）

13番議員の1項目めの中の谷田工場団地への誘致の実現性と見通しということでございますけれども、お答えをいたします。

現在、谷田工場団地は、分譲は約9万3,587平米で、現在2社が操業をなされておられます。未分譲が3万7,394平米でございますけれども、これにつきましては、先ほどありましたように、鹿島実業高校の練習用として1万7,810平米、それから、一昨年からシルバー人材センターのチップ加工場として3,193平米を貸与いたしておる状況でございます。

現在、ここに対する企業の誘致の件でございますけれども、実は昨年7月ぐらいでございますけれども、県の方から谷田の方へ引き合いがございました。それで、昨年の7月でございます、一応企業さんの方を現地の方へ御案内をいたしております。その後は県の新産業課の方と一緒にしまして、いろんな連絡とか協議をいたしておるところでございます。私どもの方、昨年とことしてございますけれども、2回ほど県と一緒にしまして企業さんの訪問をいたしましたし、また、先進地視察ということで企業の方と一緒に県内の先進地の方も視察をいたしております。ただ、企業さんとしても、工事施工方法等の検討をなされているような状況でございますので、まだ決定というまでは至っておりません。

それから、今後の企業誘致の考えということでございますけど、今現在、昨年から鹿島市の企業誘致プロジェクトチーム、これを結成いたしましてやっております。この中で、新年度につきましてもいろんな情報とか、企業の情報を収集しながら結びつけていきたいと思っております。

それからまた、県の方では、新年度よりは即戦力工業用地ということで新しい制度を考え

ておられます。これは、現在工場用地を造成した後買収するという方式ではなかなか対応に限度があるということで、県と市町村が一体になりまして、企業の引き合いに迅速に対応できるよう工場の用地、これを県の方で登録をして、これに対して企業にPRをしていくという制度でございますので、こういうものを利用しながら企業誘致の促進を図っていきたいと思っております。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

北村総務課長。

○総務課長（北村和博君）

市職員の不祥事の防止対策ということでございます。

どのような防止対策をとっているのかという御質問にお答えをいたします。

地方公務員法におきましては、すべての職員は全体の奉仕者としての公共の利益のために勤務し、職務の遂行に当たっては全力を挙げて専念しなければならないと、また、法令等の遵守、信用失墜行為の禁止などが規定されております。また、市の職員につきましては、鹿島市の職員として採用されるに当たりまして、すべての職員は服務についての宣誓をいたしております。内容の一部を紹介しますと、公務を民主的かつ能率的に運営すべき責務を深く自覚し、全体の奉仕者として誠実かつ公正に職務に遂行するとの宣誓文になっております。この宣誓をすべての職員はいたしております。

不祥事の防止対策ですが、時期に応じて、また、新聞等のニュース等の報道によりまして、市長や助役から部長会や部課長会を通じて口頭による注意、あるいは文章によります指導が全職員に対してあっております。例えば、選挙時における服務規律の確保、通常時はもちろんでございますが、特に年末年始の服務規律の確保、また、飲酒運転の禁止等についての指導となっております。そのほかにそれぞれの所属長も個々に応じて部下に対する指導を行っておるものでございます。

公金管理につきましては、監査委員会事務局においても厳しく監査をしていただいております。不正はあっておりません。

○議長（小池幸照君）

午前中はこれにて休憩をいたします。

午前11時57分 休憩

午後1時 再開

○議長（小池幸照君）

午前中に引き続き会議を開き一般質問を続けます。

13番議員の質問に対する当局の答弁を求めます。北村企画課長。

○企画課長（北村建治君）

私の方からは、九州新幹線西九州ルートとJR長崎本線の存続についてお答えをいたします。

まず、質問の第1点であります現状と課題についてでございます。

長崎本線の現状につきましては、この地域にとっては唯一の交通機関でありまして、これは新幹線長崎ルートが建設されるとこれがJRから経営分離されてしまうという問題が起こっているところでございます。したがって、今はこの1点が重要な課題であると言えますけれども、あえて申し上げますと、御承知のように、この長崎ルートは昭和初期から開通をいたしまして、長い歴史を有しております。ただ、この長い歴史を有しているために、その分老朽化も進んできているということでございます。そして、現在この長崎本線には特急51本を初め、普通電車が大体20数本から30数本が運行しているわけでございます。しかしながら、ここは御承知のように単線でありまして、この単線であるがために待ち合わせ時間も若干生じているということでございます。

そういうことで、2番目の今後の取り組みと方針の部分に入りますけれども、このような現状に対する対応といたしますか、考え方について申し上げたいと思います。

まず第1点の、これはJR九州から経営分離されてしまうという問題についてでございますけれども、どの交通機関も同じでございますけれども、通常利用している人たちはもちろんのことでありますけど、時々利用する人にとっても乗りたいときに鉄道がそこにあるということ、これが大きな意味を持つと思っております。しかも、今は鹿島に長崎本線という鉄道があり、これは今後多額の建設費用は要らないで、もう既にそこにあるわけですね。これが大きな要素であるというふうに思っているところでございます。

したがって、私たちは経営分離されてしまうといずれこの町が衰退してしまうと、それがわかっているので経営分離は同意できないということでこの活動を続けておりますし、今後もこの活動は続けていくことにいささかの迷いもないということでございます。

そしてまた、先ほど言いましたように、単線であるがために、普通電車でありますけれども、少し待ち合わせ時間があるということで、これに対しましては、これまでもそうですけれども、今後も一定の線型改良、あるいは複線化の要望を、そしてまた、駅舎等の改修、こういうことについても継続して要望をしていきたいというふうに思っております。

それから2点目は、特に地域の利便性の確保という御質問もありましたけれども、これらについては、ちょっと中身が具体的な部分がついておりますのでわかりませんが、例えば、一つの例として、この長崎本線の特に七浦地域、浜地域、太良地域につきましては、現在バスを運行いたしております。このバスにつきましては、市といたしましても幾らかの補助をしながら運行していただいているということでございます。

電車とバスそれぞれの機能によりまして、その機能がお互いのメリットになっておりますし、デメリットにもなっていると思っております。

しかしながら、この二つの交通機関があるからこそ、それぞれの特徴を生かしながら、あるいはお互いが補完し合いながら運営されているというふうに思っておりますし、また、利用者の方にとりましては複数の選択肢があるということにつながっているのではないかなど思っているところでございます。

それから、3点目の交通基盤の視点から、諫早市、太良町との交流促進が必要と考えるが、どうかということだったと思いますが、これにつきましては、今重要な問題になっております道路問題を例にとって説明をいたしたいと思えます。

まず、有明沿岸道路の件についてでございますけれども、現在、諫早市と太良町につきましては、有明海沿岸道路南西自動車建設促進期成会というものを立ち上げまして、ここには鹿島はもちろん、嬉野市、白石、諫早、そして太良などが加入をしながら、この有明海沿岸道路の早期の建設と、そしてまた諫早までの延長等を要望しているということでございます。

それから、太良町とは佐賀県の西部地区開発推進協議会、あるいはまた、佐賀県鉄道建設整備促進期成会等々と一緒にいろいろな要望活動をしているということでございます。

このように、いろんな団体に参加しながら諫早市、あるいは太良町とも交流をしているということでございます。

また、太良とはもう特にこういった土木とか建設とかに限らず、あらゆる行政の分野について、同じ佐賀県の市町村であるということ、そしてまた、同じ広域圏を構成する一員としてのつながりですね、そしてまた、もう太良は我々鹿島市にとっても隣接町ということがありますので、あらゆる行政の分野について我々は交流を深めていると思っております。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

桑原市長。

○市長（桑原允彦君）

第1回の御質問の要旨が、井手議員御自身としては国家プロジェクト的な見地から立って、長崎ルートは自分が必要と考えていると、ただ、並行在来線は長崎本線ではないじゃないかと、ほかのところでいいじゃないかと、こういう論旨が基本になっていると思えますね。

それで、それはそれで、井手議員の考えですから、そういうふうを受けとめさせていただきますが、まず国家プロジェクトと、よく国策とかいう人がおられますが、これは国の側、国土交通省側は地方が要望するからやっているんですと言うんです。だから、地方で自分で自分の責任において条件を整えてこないとできませんよと、こういうことなんですね。ですから、あくまでもこれはほかのいろいろな普通の公共事業と一緒に取り扱いなんです。こう見るのが正鵠を射た見方だというふうに私は思っております。

それで、必要論であります、結局、私自身はそういうふうには思っていないわけですし、私はいろんな数字的な根拠を上げてこれは不必要だということを言っておりますが、必要という人がいまだかつて数値を上げてこうこうして言っているというのは聞いたことがないんですね、納得できるような。ぜひですね、井手議員はこれが基本的に長崎ルートが必要とおっしゃるならば、その根拠を具体的に、こうこうこうであるから必要なんですよということをここで聞かせていただければというふうに思います。

それから、もう一つが、地域の利便性の問題であります、例えば、今、井手議員の地元の飯田ですね、飯田あるいは七浦駅から通学の人、あるいは普通の人、利用しておられますね。それからバスもございます。それで、赤字ローカルバスは、市はかなりの巨費を投じてこれを何とか維持するというので今ちょっと頑張っておりますが、例えば、10年、15年前からすると国も県もどんどんどん補助を減らして行って、もう手を引いていますよね。そういう中で、むしろ今赤字ローカルバス、この前の日曜日の「サンデープロジェクト」もごらんになりましたですかね。やっぱり全国で新幹線とかなんとか言っているけど、それよりこういう一番身近なローカルの線路を残すべきじゃないかと、国も県もお金を出して。しかし、実際は逆をやっているんですね。それで、何とか市町村が全国、自分のところの単費をつぎ込んでこれを存続させようと歯を食いしばって頑張っているわけですが、この上に第三セクターになって、要するに鹿島までは何とか、なるかわからんとです、正直言う。要するに鹿島から諫早までですよ。ここをお客さんが現実に余り乗りよらんわけですね。ここは三セクになっても全国で一番条件が悪いんです。お客さんがおらないんです。そういうところを三セクでやりますと言っても、私が言うように、当初から数億円の赤字のところをどうするかと、これが赤字路線を市もいつまで支えきかわからん、その上に鉄道が三セク、あるいは廃線ということになったら、そいぎもう公的な交通機関というのは七浦のにはなくなっですよ。それを井手議員も懸念をされていると思いますが、そういうふうにならないように、やっぱり今の長崎本線を残せば一応全体に黒字です。そして、長崎本線全体としては、博多から長崎のお客さんで動いていますから、お客さんが多いところ、あるいはそうでないところあるでしょう、その間には。しかし、何とか1本の長崎線としては成り立っているんですね。それを経営が成り立たない、JRさえ経営が成り立たないと言っているようなところだけを抽出して、そこだけ切り離して、あと経営してくんさいと、成り立つはずがないんです。幾ら県が言いんさったっちゃ、私が直接協議の時にも問題点を言っても答えなからずです。それで、私の質問に対する答えはせんでどんどんどん、そういうところはもう県民に知らせんで、よかところばかり、大丈夫です、大丈夫です。何が大丈夫かということ論議を示されないんですね。

そういうことでありますから、地域の利便性というのは、やっぱり第三セクターになったらこれはもう大きく利便性が損なわれるということに直結をするということにつながります。

それで、井手議員も、以下は共通のことですので、何で長崎本線が並行在来線になつとるか。私も率直にそう思いますよね。

それで、去年の概算要求の前の8月前に長崎県から10幾つか20近く各団体から大挙押し寄せてこられたですね。その中で佐世保方面から、あのときは30名ぐらいだったですかね、財界の人とかなんとか来んさったです。その代表に質問をいろいろされたわけですが、この人は松浦鉄道の役員を自分はおとすと、こういうことやったですもんね。そいぎ、私はこう言ったんです。新幹線長崎ルートは我々は経営分離に同意しませんよと、そいばってん、いっちょだけ道のあつとやなかですかと、早うつくりたかと思う人はと、それは佐世保線を並行在来線に指定ばしてくんさいて今からお願いせんですかと、そして、佐世保線ば並行在来線に指定してもろうて、そして、佐世保線の経営分離に同意ばすぎよかでしょうもんと、例えば肥前山口から武雄、佐世保のにきの人まで全部同意ばすぎよかでしょうもんと、そいぎ長崎ルートは着工でくつですよて、そがんせんですかと言うたつです。そしたら、その方は何と言われたかと、とんでもなかと、佐世保線は我々にとって大切な線路だから経営分離に同意できないと。そいぎ私が言った。冗談じゃないですよ、それ以上に私たち長崎本線大事かですよ。あなたたちはそれを我々に経営分離に同意せろと言いよつとですよということをしたんですけど。佐世保線は今赤字ですもんね。佐世保線は赤字なんです。どっちが大事かかてこっちこそ言いたかですよ。

それで、またもう一つその方が言いんさったことは、松浦鉄道と島原鉄道で肥前山口ー諫早間ば我がたちで受け持ってよかけん、松浦鉄道も赤字、島鉄も赤字でしょう。島鉄は今度は島原市よいか向こうはもう鉄道切り捨てると決まったですかね。それから、長崎県営鉄道も島原半島の向こうにきはもう経営しませんと言いよつとですね。

そういう状況でそがん経営がうまいとこほとんどいきよらん島鉄と松浦鉄道が後ば受け持つというても、これはもう、あなたたちは何ば言いよつとですかと、そいば安心して任せられますかということなんです。そういうふうなこともあったわけでありませう。

それで、結局、私は思いますよ。今のJRと直結をしている幹線鉄道ですよ、長崎本線は。しかも特急列車がとまります、鹿島は。このまちにとって大きな財産です。だから、経営分離されてJRから切り離される、このことだけでも大きな損失です。その上に第三セクターが経営できるかどうかと。

こういうことありますから、やっぱり経営分離されて、そして三セク鉄道になった方がその地域が栄えると、利便性が増しますというなら、何でどこでもそがんせんかということですよ。佐世保線だって、冗談じゃなかと、経営分離さるつぎんと冗談じゃなかと言いよつとわけでしょう。そんなの置きかえればいいわけですよ、長崎本線に。そういうことをやっぱりもっともって知ってもらわにやいかんと私は思っております。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

2回目の質問をいたします。

分離発注の件ですけどね、先ほど申し上げましたように、やはり地元の業者の方たちはちょっと悲鳴といたしますか、そういう感じを上げとんしゃったですね。少しは災害で仕事はあったばってんがあというようなことですよね。全く仕事がないと。

そういうことございまして、この分離発注については手続上とか、何かわかりませんが、いろいろな諸問題がちょっとあると思いますけど、やはり地元業者の育成といたしますか、そのような観点は鋭意努力をしていただいて、その分離分割発注で分けられるものは極力分けていただいて、ひとつ地元業者の育成という意味も含めて、ぜひ市の方も努力をしていただければなあと思いますけれども、何か御答弁があれば、よろしいでしょうか。なかったら結構ですけど。

○議長（小池幸照君）

北村企画課長。

○企画課長（北村建治君）

分離発注についてお答えをいたしますが、私どもは一応入札制度を所掌する課という立場からお答えをしたいと思います。

私どもといたしましては、個々具体的な工事について、これを分離発注しなさいとか、そういうことを言える立場じゃございませんけれども、あらゆる機会を通じて全体的なこととしてできるだけ分割発注ができるものについては分割発注をしてくださいと、もちろんそれは一定のルールに従ってのことですけれども、そういうことでお願いをし、そしてまた、入札についても地元業者の方で賄える分の工事であればできるだけ地元業者の方について入札していただくようにそれぞれお願いをしているということでございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

ひとつ極力努力をしていただきたいと思います。

次に行きますけど、中小企業振興対策ですけど、これについて、振興対策の事業としてどのような事業を実施されているのかということですけど。

私がお聞きしたところでは、融資事業ということでございますけれども、この事業内容というものはどういうものかということをもまず1点ですね。

それから、鹿島市の企業立地奨励金ということですけども、これもどういうものなのか、また、金額が幅があるのか、段階的に、最高額とか最低額がわかればお示しを願いたいと思います。

○議長（小池幸照君）

福岡商工観光課長。

○商工観光課長（福岡俊剛君）

13番議員の質問にお答えをいたします。

融資事業とはどのようなものかということでございますけれども、これは事業の運転資金とか設備資金等を低利子で貸し付ける制度でございます。主なものでは、もちろん市町村もやっておりますし、佐賀県もやっております。ほかでは、国の方では中小企業の金融公庫、それから農林漁業金融公庫等が該当するかと考えております。

それから、鹿島市の企業立地奨励金ということでございますけれども、これは鹿島市工場等の振興措置に関する条例に基づく制度でございます。鹿島の指定地域内、これは工場団地、それから、用途地域の中の工場専用地域、工場地域、準工場地域に工場等を移転した場合の奨励金として固定資産税相当額の50%を3年間交付する制度でございます。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

はい、ありがとうございます。ちょっと私勉強不足で知らんとですけど、鹿島市内に中小企業というような、そういうふうな企業はどれくらいあるんですかね、わかりますか。

○議長（小池幸照君）

福岡商工観光課長。

○商工観光課長（福岡俊剛君）

13番議員の質問にお答えを申し上げます。

中小企業の数ということでございますけれども、これは平成16年の事業所企業統計調査の結果では1,870カ所ということで把握をいたしております。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

はい、わかりました。それで、先ほどの融資制度とか、こういうものに対してはどれぐらいの企業が申込みというか、そういう形で利用されているのか、わかればお願いします。

○議長（小池幸照君）

福岡商工観光課長。

○商工観光課長（福岡俊剛君）

13番議員の中小企業融資の利用状況ということでございますけれども、お答えをいたしま

す。

平成17年度の実績でございますけれども、貸し付けた金額が41件で134,600千円でございます。回収した金額は46件で114,660千円でございます。合計で前年度の貸し付けの残高から申し上げますと、年度末には154件の269,528千円ほどが貸し付け残高として残っております。これは預託金でございますけれども、市内の金融機関の方へは市の方から17年度では110,000千円の預託をいたしておりました。

以上であります。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

この件については、冒頭申し上げましたように、非常に零細企業、あるいは中小企業の地域に自治会などは現在まで支えられてきた経過があるような気がいたしますけど、本当に零細、小企業という方が非常に悩んで苦しんでおられるということが実態じゃないかと思えます。このような方たちに、何といたしますかね、いろいろ融資とか助成とか、そのようなことに対してアドバイザーといいますか、講師の先生とかなんとかのアドバイスをさせていただくというような、そういうふうな考えはないのか、どんなでしょうか。

○議長（小池幸照君）

福岡商工観光課長。

○商工観光課長（福岡俊剛君）

13番議員の質問の中の中小企業の方への応援ということでございますけれども、中小企業の方への支援は、先ほど申し上げたような制度がございます。商工会議所が行う研修会や個々の経営指導などがございまして、市としても商工会議所と一緒に支援をしていきたいと思っております。

以上でございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

それでは、次に移ります。

不祥事件の防止対策については、不正はあっていないというような答弁でございましたけれども、幾つかをまた質問してみたいと思えます。

私、以前は職員の研修ということでセクハラ研修などを質問したことがあります。セクハラ研修につきましては、私も言葉足らずなことだったんですけど、今回はあえてそれには触れないつもりでございます。

いろんな問題がまた直近に起こっておりますので取り上げたわけなんですけど、どうい

ところでこれが不祥事件が発生するか。飲酒運転も先ほど申し上げたところですが、それ以外にもたくさんあると思うんですけど、例えば、変なことですけど、現金を扱う部署、市の職員の中でそういうところがあると思います。そういう部署がどういうところの現金を扱っておられるのか私は知りませんが、その現金の管理、あるいは上司の指導体制と申しますか、そこら辺をどのようにして指導しておられるのか、この点についてちょっとお尋ねをいたします。

○議長（小池幸照君）

北村総務課長。

○総務課長（北村和博君）

御質問の現金を取り扱う部署ということですけど、まずは市民課の窓口業務でございます。これは諸証明の手数料関係、税務課におきましては、住民税とか固定資産税等の各種の税、そして、福祉事務所につきましては保育料、建設環境部調整室におきましては、住宅、下水道、公有水面、道路占用などの使用料でございます。総務部調整室におきましては市民会館の使用料、産業部調整室につきましては多良岳パイロットの負担金、水道課では水道料というふうになっています。そのほかには、総務課では給与の現金支給もあります、また、地区の公民館におきましては各種の振興会や協議会の事務局となっておりますので、会費や負担金などについての現金を取り扱っているということになっています。

現金の取り扱いでございますけど、市民の皆様が納めていただく税とか使用料、負担金につきましては、直接金融機関に納付していただくのが原則となっております。しかし、場合によりましては、市の担当者が訪問して担当者に直接お支払いをしていただき納付していただく場合が多くあります。その場合には職員は2人以上で訪問、出向くようにしております。税や使用料などをおいただきしたときは領収書をお渡ししてまいりますし、おいただきした現金は、午後3時まででありますと金融機関に必ず入金するように各部署ともいたしております。午後3時以降になりますと、金融機関の窓口が閉まりまして入金することができませんので、翌日以降に入金をしております。その場合、入金することができない場合は、その現金は会計課の金庫とか、各部署でキャビネットを保有しておりますので、そのキャビネットに施錠を行って保管をし、万全の体制をとるようにいたしております。

チェック体制といたしましては、納付された方に担当者が発行します領収書は複写式の連番の領収書となっております、もし領収書を書き損じた場合は破棄をせず、破らずにそのままにして新たな領収書を発行するようにしております。

金融機関に入金後は担当者が発行した領収書の控えと金融機関が受領したことを証明している領収証書との突合確認をそれぞれの部署で行っております。この確認につきましては、例えば税務課につきましては、担当者はもちろんですけど、係長、課長補佐、課長が行いまして、その後は、会計課長、現在は収入役の職務を兼掌しています助役も同様な事務をとり

行っております。確認作業をしております。そのように現金の取り扱いについては慎重を期しておるところでございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

はい、わかりました。ありがとうございました。やはり人間は魔が差すということがあると思うんですね。どうしても目の前に現金があるとか、例えば、遊興費、あるいはギャンブルにのめり込んで借金をして、これは例えばのことですけど、そういうことは本当はないと思いますが、現金を扱う部署に限らず、そこの同じ係を何年もやっている、つまりマンネリ化といいますか、要するに義理人情に負けたとか、脅しに負けたとか、誘惑に遭ったとか、いろんなケースがあるんじゃないかと思うんですね。そのように長期に異動していない職員さんがどれくらいおられるのか、例えば五、六年以上というか、そういうパターンで何人ぐらいの方がおられるのかをよろしかったらお知らせ願いたいと思います。

○議長（小池幸照君）

北村総務課長。

○総務課長（北村和博君）

同一の部署に6年以上の在職者の数という御質問でございます。

昨年の4月1日現在で7名となっております。この職員数には、保育士や調理師などを除いておりまして、一般職の職員242名中7名ということになっております。率で申し上げますと2.9%という率になります。

長期に至っている理由といたしましては、専門性を必要とする職員を配置する職場ということが大きな理由となっております。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

はい、ありがとうございました。本当に少ないですね。安心しました。

何でお尋ねするかといいますと、不祥事件の温床といいますか、そういうのがどういうときにどう起こるかということですけども、一つは、済みませんね、チェックしよんしゃっと思うばってんが、例えば上司のチェックが甘いというか、やはり上司の方は部下の方に仕事を命令されていると思うんですね。そういうようなことで部下から嫌われたくないと、そういうふうな要素も働くんじゃないかと、それが1点です。

それと、問題ないかと思えますけれども、長期異動しない場合には、その職員さんがベテランになられて、つまり部下の方がちょっとベテランになって上司の方が人事異動で異動してこられて、あんまりまだ精通していない、その部署、そのことで余り部下の方に言いき

れないと、そういうこともあるんじゃないかならうかと思うわけですね。これは今後のことかと思えますけれども、そういうことで任せっきりにするとか、そういう事態が発生すると、どうしても何かが起こる可能性が高くなってくるんじゃないかと思えます。だから、今後もやはり人事異動は、1年越しとかいきませんが、少し折りを見て不祥事が起きないように方法の一つとして少し早目に人事異動が必要じゃないかと思えますけれども、大体平均してどれくらいのスパンで人事異動というか、おおよそで結構です。頭の中には描いていらっしゃるのかお尋ねいたします。

○議長（小池幸照君）

北村総務課長。

○総務課長（北村和博君）

上司としてのチェックをとということでございます。

これは日ごろから市長からも我々部課長は指導を受けていまして、部下を厳しく指導しなさいということは常日ごろから市長から指導を受けておるところでございます。

また、ことしも人事異動のシーズンを迎えましたが、元来鹿島市につきましては、異動の対象者ということはおおむね3年から5年の在職者をめどとしてまいりました。ことしも市長から4年、5年の在職者については検討をするようにという指導を受けておりまして、そのような方向で準備をしているところでございます。

○議長（小池幸照君）

13番井手常道君。

○13番（井手常道君）

最後になりますけど、皆さん方公務員の方には、銀行とか消費者金融からどんどんというぎなんですけど、融資が安易にされるんじゃないかと思えますよね。多重債務ということはあってはいけないと思うんですけど、仮にそういう方がおられるとすれば、職場の方に催促の電話がかかったりとか、比較的そういう問題もまれにあるんじゃないかと思えます。そういうふうな不祥事件の温床としては、たくさんの方が考えられるんじゃないかと思えます。ぜひこういう点にも注意をしていただきたいと、このように思っております。

こういうふうな不祥事とかなんとか、いろいろあれですよね、何もなかったというような形で、忘れたころというぎなんですけど、そういう形で、ああ何もあつたらんたいて油断しとつぎにや、がぼつとあつたりとか、出てくるんじゃないかと思えますので、絶対そういうことはないと思えますけれども、そこらあたりに気を配りながら、ひとつ公務に取り組んで、励んでいただきたいと思えます。これは答弁は要りません。

次に、新幹線問題については、やはり市長おっしゃられましたように、あくまでも反対を貫いていかれると思えます。

さきにも申し上げましたように、続けて10億円の予算がついたのでありまして、着工はあ

くまで地元の同意が前提と、こういうふうになっておるといことですが、その地元が市町村でなく県ではないかということがささやかれていたわけですが、そのことについては先日も質問がありましたけど、それが本当なのか、そういうことはないと思いますが、そういうことで政治決着に踏み切られるんじゃないかと、そのように思うところですよ。そうなった場合にはどうなるかということですよ。

先ほども14番議員からありましたように、2月20日に知事さんとの、何ですか、集い、私は案内はなかったんですけど、興味がありましたので行ってみました。このことについてはいろいろなことで情報は皆さん入っていると思いますけれども、本当に数名の方が、ほとんどがと言っていくらい並行在来線について厳しく追及、質問をされたわけですよ。私ももう、ああこれは追い詰められてどぎゃん答弁しんさっかにはやあとと思うて、しっかりと耳を澄ませて聞いていたわけなんですけど、やはり知事さんの答弁には出席者の皆さんがちょっとうなずいておられたのが印象に残ったわけなんですけど。

今から述べますこのことについては、先ほどちょっと触れましたけど、3月1日の佐賀新聞、このことについても先日市長が話されました。「長崎新幹線着工条件変えず」との見出しが載っておりました。これは着工条件について自民党内から見直し論が出ているようで、これまで沿線自治体の同意が必要であるとしていて、確固として変更するつもりはないと冬柴国土交通相が述べられたようでございます。2004年の12月に整備新幹線の政府・与党の申し合わせで長崎ルートは地元調整がつき次第着工するとされ、沿線自治体が並行在来線のJRの経営分離に同意することが大前提となっていると。

そのようなことで、さきにも申しましたように、5年、6年度と政府予算が10億円ずつ計上され、また、反対で未着工のままですよ。これも先ほど申し上げましたが、7年度の予算案も同額で計上されているということですが、ここがちょっと私問題だと思うんですけど、冬柴国土交通相は、イレギュラー——外来語で、ちょっと辞書を引いたんですが——であることは事実と語っておられます。これについては、この予算のつき方が、今の横文字は辞書を引いてみますと、変則的というようなことでもんね。この予算のつき方が変則的なのか、それとも悪い方に考えれば、変則的、つまり法規、規定に外れて政府・与党の申し合わせ事項も何のその、即変則的に修正して見切り発車に出られるんじゃないかという思いがちょっといたすところですよ。

そこでお尋ねですが、今後の取り組みと方針なんですけど、もしもそのようなことになった場合はどのように対処されようと思っていらっしゃるのかお尋ねをいたします。お願いします。

○議長（小池幸照君）

桑原市長。

○市長（桑原允彦君）

今回の御質問は、地元同意ということで、市町村の同意じゃなくて県の同意で済むんではないとか、あるいは国が今の仕組みを変えてでも強行するんじゃないかと、そういうふうな心配をしていると、これについての考えはどうかということでしょう。でよろしゅうございますね。

それです、冬柴国土交通大臣がイレギュラーと言ったのは、これは通常はこういうことはありませんと、2年も3年も。だから、例えばこれが何年でんこういう状況が続くということはやっぱりないですよ。こういうやり方というのはですね。だから、予算のつけ方が変則的という意味です。後にも強固としてこれはちゃんと変えませんと言っておられますね。だから、それはそのままこの部分は予算のつき方、2年3年とつけているが、これについてどう思うかという質問に対する答えですから、これは通常はこういうことをせんすもんねと、やっぱり変則は変則ですもんねということをお認められたということですから、もう一遍そういうことで読み直していただければ、大体それが平易に読めばおわかりになっていただけると思います。

その議事録を長くせんうちに入手できるようになっていますので、そのところに関心がおありになれば、そのときになったらまたお見せしますので、見ていただきたいと思います。質問がそういうふうな質問なんです。新聞に載っているところは一部ですけどね、答弁も質問も。ずうっと流れがあるんですね。そういうことであります。

それから、この新幹線予算はほかの予算には影響しないというふうなことを言われましたので、大串代議士はそうじゃないだろうもんと、やっぱり国費をつぎ込むわけですよ。3分の1は新幹線の譲渡収益を充てますが、国費も地元地方自治体の費用もあとの3分の2はつぎ込みますから、そういうお金をこれに使わんでほかに回すということはできろもんと、こういうことを財務省のエリートであった大串さんが聞いたら、やっぱりそれに対してはちよっとあんまりよう答えきんされんやっただですけどね。そういうことも含めてその議事録をごらんになっていただければというふうに思います。

それで、この同意というのは、県知事の同意か、それとも市町村の同意かと、このあたりですけど、まず平成3年にこの問題が将来長崎本線は経営分離さるっばいということをしてJRの関係者から聞きまして、すぐ私は鹿島市議会にこのことを報告して、そして、鹿島市は経営分離になっても同意をしないと、こういう決議もしてもらったですね。並行在来線になっても経営分離に同意しないと。それから鹿島市はずうっとやっているわけですけど、そのときに私は、その足で、当時運輸省だったですけどね、運輸省の担当のところに行って地元同意の地元というのはだれのことですかと、具体的に。だれのことを指しますかと言うたら、運輸省は知事のことですということやったわけですね。そして、私はその運輸省の考えを持って帰って、当時の井本知事さんに、こういう返事でしたので、知事さんの権限だそうですが、私たちが、実際の並行在来線の沿線の自治体が全部同意するまで絶対知事としても国に

対して同意をしてくんしゃんなのうと、この約束ばしてくださいということを言いましたら、その約束をしてもらうたですね。そいけん平成8年に長崎ルートを着工区間に入れるかどうかというときに、我々の同意がとれてなかったから井本知事も同意をされませんでした、国に。それで流れました。そして、長崎ルートは凍結ということになりましたね。こういうことでした、まず前段が。

それで、私自身も知事同意で全部事が運ぶといふうに思っておりましたが、実際の地元同意の中身は二つの層になっていたんですね。一つは、下の方は、経営分離区間、並行在来線の経営分離区間の全市町村長の同意が要ると、その上に知事同意と、こういうふうな層の二つに分かれていたということです、実態は。それは前は知りませんでした。ところが古川知事は、通常それまでは地元の全部の同意を知事が取りつけた上で、そして、県の都道府県知事として地元の沿線の自治体の同意は取りつけたと、その上で自分の県として、全体としてこれを同意するかどうか、また総合的にその上で判断をされて、そして、国に同意しますと言っておられたんですね。ところが古川知事は、それまでのそういう通常のやり方ではなくて、しかも我々との約束を破って、そして知事だけの同意をされたんです。この知事だけの同意で着工区間には入れるんですね。したがって、平成8年は井本知事が同意をされなかったから、我々との約束を守って。だから着工区間に入りませんでした。ところが今度は、古川知事は我々との約束を破って同意をされましたから、着工区間には入ったんです。北海道、北陸、長崎ルート、3線同時着工というふうなことを言われているのはそのことですね。ところが、同意の2層になっていた下の部分、全沿線自治体の長の同意というのがとれていないわけでしょう。だから、着工するためにはもともと全沿線市町村長の同意が必要なんです。そういう構造になっているんですね。だから、今現在こういう状況になっているということです。

それから、国が仕組みを変えて、それはそれとして、じゃあ国が、知事同意はもう済んでいますからね、知事はもうほかに権限的にはないわけですから、知事としては同意しましたと、あと我々の同意だけですから、我々の同意をするかしないかということと国が直接仕組みを変えてでもやるかどうかということが残るんですね。そうした場合に、まず大串代議士が質問してもらったように、現職の冬柴国土交通大臣がそういうことは今後もしませんと、今までもそれは強固に守ってきましたということでしょう。現職の大臣がやっぱり言うたということはやっぱり重いですよ。現実に大串代議士も、それは現職の大臣がこれだけ約束したから、大串代議士としても大臣がかわりましたから、一つは確認の意味でもしていただいているんですけどね。それで、そういうふうなことが一つあります。だから、なかなか仕組みを変えてでもということができると。

それからもう一つは、やっぱり今国の財政というのは非常に厳しい、この財政改革、700数十兆円という借金をいかに返していくかということでやっています。そのためには、聖域

である福祉分野までカットしようとしているぐらいですから、国も地方も。そういう中でこの整備新幹線だけが、公共事業の整備新幹線だけが、あるいは長崎ルートだけが特別扱いてきるかということがあるんですね。現実に国土交通省の担当の方たちは、これは中央のマスコミからいろいろ複数聞いておりますが、結局、この仕組みを変えるというのは相当の理由が必要だと。しかし、その理由が考えきらんと、見つからんと、変える理由が。こういうことも言っておられるようですので、そういう意味でも非常にこの仕組みを変えるということは、私は確率的には困難じゃないかというふうに見ております。

ただ、ゼロじゃないですよ、現実問題として。そうなった場合、じゃあ国が強行した場合どうするかと、それはそれで安心していいんです。皆様方2年前に今の古川知事さんが我々の同意がないまま同意しんしゃったときに、行ってもろうたでしょう、こぞって、何でそうかということを行ってもろうたでしょう。知事と直接会うてもろうた。

○議長（小池幸照君）

市長、時間がありませんので簡潔に。

○市長（桑原允彦君）続

知事さんは、全部の同意がない限りくい1本打たせませんと言われましたね。だから、国が幾ら仕組みを変えてやっても、今の滋賀県の栗東市のように、知事が国の予算に加えて県の負担分を予算化せんぎ着工できないんです。

古川知事さんは最後の最後にそういうふうな我々との約束を破る。これは県民に対する公約でもありますから、それはなされないだろうと、これは国が見ています、県民が見ています、国民が見ています。そういうことで、私はこれはなかなか難しいだろうというふうに見ております。

○議長（小池幸照君）

井手議員、時間が参りましたので簡潔にお願いします。

○13番（井手常道君）

ちょっと時間がないようでございますので、ちょっと原稿を、議長少しお許しいただいてよろしいですか。棒読みでいきますので。原稿を棒読みで。

○議長（小池幸照君）

短くやってください。

○13番（井手常道君）続

先ほど課長も申し述べられたように、この長崎本線は、以前も話をしましたが、軍事物資輸送のために昭和初期に突貫工事で作られたそうであります。多くの朝鮮半島の方たちが労働者として働いていただいたと聞いております。昭和7年の開通の時点で駅舎はある程度の距離と民家戸数といえますか、人口の多い集落につくられたようです。駅のない小部落ではそのことは納得されて数キロ歩いてきて利用されてきたのであります。それが当たり前だ

と皆が納得されて今日に至ったのであります。

これから申し上げますのは、地元の方たちの声ですが、七浦地区の大字音成の塩屋から新方の方たちですけど、ほとんど電車を利用されていないようでございます。中学生、高校生は自転車通学、佐賀へ行く高校生はスクールバス、お年寄りの病院通いは自家用車、あるいはバスで通院、旅行のときは地元までバスが迎えに来る。このように、今のところ全くと言っていいくらい電車には縁がないと。ここですよ。それよりも今は車社会だから早く準高速道路の建設をと言われております。県は使い勝手をよくして鉄道は残すと言っているということを知られて、そのことに対して期待をされておられますようで、このようなことで、在来新幹線については去年の今ごろとは市民の意識が大分変わってきたと、そのように感じしております。昨年までは大半の地元民は同意をしたらすぐ三セクになり、そしたらすぐ廃線になると勘違いをされておられたようで、地元の自治体がもし同意されて、それから工事着工になり完成するまでは十二、三年の歳月がかかるということをちょっと理解されたようですね。そして、10年先のことやというような感じで、このような形で話をされました。そういうことらしいですよと私は答えましたけれども、皆さんも「白いかもめ」が来ないと寂れると言われますが、確かに私もそうと思っております。昔は肥前鹿島駅には肥前通運がありまして、今の鹿島の市営駐車場の駅前駐車場のところ、そこにはいろんなものが鉄道輸送がされてきました。しかし、昭和30年後半といいますか、日本の高度成長時代が始まり、時代の変化とともに鉄道輸送からトラック輸送に変わってきたのです。また一般的にも今はほとんどの家に車があるわけでございまして、何と申しますか、モータリゼーション、つまり車社会になってきているわけでございます。皆さんも「白いかもめ」と言われますが、私も言いますが、これはいつまで続くかわかりません。私が知っている長崎本線を走っていた昔の急行と言わばいかんですよね、雲仙号と出島号、ちょっとこれしか私は知りませんが、まだほかにもあったかはちょっと私は知りません。年代と申しますか、時代とともに列車名は変わってきました。

はっきり申しまして、私たちの地域は、ちょっと盾突くようですが、私たちの地域の方の声ですよ、これは。「白いかもめ」は……

○議長（小池幸照君）

簡潔にお願いします。

○13番（井手常道君） 続

大して問題では、「かもめ」のことは大した問題でなかということば言いんしゃつ人のおんしゃつですよ。いかに子供たちの通学、あるいは地域の方の日常生活に、それが大事じゃないかと。「白いかもめ」は全く関係なかばってんが、ただ勇壮に走るのを眺めているだけと、だから、このことも踏まえて、やはりぜひ存続はしていかなばいかなばってんが、市長の思いで、市長の実力といいますか、パワーでぜひ佐世保本線の方を並行在来線に話を持っ

ていかれて、ぜひこの存続運動に力を投じていただければなど、このようにお願いをしておきます。済みません。以上です。

○議長（小池幸照君）

桑原市長、簡潔にお願いします。

○市長（桑原允彦君）

簡潔にと言われても、質問の時間ぐらひは私も言いたかわけですので。

○議長（小池幸照君）

時間が参っております。

○市長（桑原允彦君）続

「白いかもめ」がいつまで続くかわからんと、JR九州、これはそうですよ。それは認めます。ただ、三セクにないよりか長う続くということ、絶対確率的にこれは言えます、今黒字ですから。そして、三セクになれば「白いかもめ」は通りません。ディーゼルです、1両か2両の、しかも鹿島まで片道5本しか来ん。こういう状況になるより、確率の高い長崎本線の今のまま、今のまましておくということはお金は一銭も要りません。そういうことです。

それから、地域の人がおどまめっちゃ「白いかもめ」は使わんけんと、七浦の人はやっぱりそがんですか。私は七浦の区長会でもあがんふうに一生懸命してもらいよっしですね、そういうふうには受けとめておりませんがね。結局、なくなったらどうするんですかということですよ。なくなる可能性が極めて大きいから言っているんですよ。本数とかなんとか以前に。

それからもう一つ、例えば、飛行機にはめっちゃ乗んしゃれんでしょう、近所の人も。そいぎ飛行機必要なかですかね。そぎゃんじゃなかでしょう。飛行機で年に1遍じゃい2年に1遍じゃい大阪さんじゃい東京さんじゃい行かんばらん、そんなとき飛行機はやっぱり必要かわけでしょう。あるいは博多まで行くのに「白いかもめ」で絶対行かんばらん。そんなとき「白いかもめ」は必要かわけでしょう。毎日必要としている人はそういませんよ。それは何でもそうです。飛行機でんそうでしょうが。船でんがそうです。だから、できるだけ今現状ある交通手段というものは持っていた方がいいんですよ。そうだというふうには私は思いますが。

だから、井手議員が最後に、市長頑張ってくいと、どっちの意味で言いよんさっじゃいわからんばってんですね、私はいい方に受けとめまして、七浦の飯田の人がこいがなくなったら困る、今通学援助ですね、通学に対する補助ばしよっです。これなかぎ何もなか話です。補助ももらわれん、それから汽車にも乗られん、いずれ市町村の、鹿島市の財政が逼迫して、赤字路線は支えきらんと言わるっぎどがんすっですかということですよ。

それからもういっちょ、さっき——まあまあいいです、もうあんまり長うなっぎくるわるっけんですね。

そういうことで、井手議員の期待どおり頑張って同意しないということを買きたいと思えます。

○議長（小池幸照君）

以上で13番議員の質問を終わります。

よって、本日の日程はこれにて終了いたします。明8日は休会とし、次の会議は3月9日午後1時から開き、議案審議を行います。

本日はこれにて散会いたします。

午後2時4分 散会