

九番 岡田 荘史でございます。

私から、公共交通対策特別委員会の中間報告として、長野電鉄屋代線について申し上げます。

平成二十三年二月二日に開催された長野電鉄活性化協議会において、屋代線の今後の方向性は、委員による投票の結果、わずか三票差により、廃止してバス代替との決定がなされました。この結果は、実証実験の継続を強く求めていた当委員会としては、誠に遺憾であり、受け入れ難いものであります。また、実証実験の継続は、沿線住民も強く求めていたところであります。

二月二日の協議会での決定を踏まえて、当委員会は二月四日に委員会を開催し、また二月十八日には、屋代線沿線住民の声を聴くため、松代地区への出張委員会も行う中、委員からは協議会の運営などについて、何点かの疑義があるとの意見が出されました。

一点目は、今後の方向性の結論の出し方であります。今回、委員による無記名投票で結論を出しましたが、沿線住民の合意がない中、果たして多数決はふさわしい方法だったのでしょうか。

二点目は、協議会の委員構成であります。住民代表として選出された委員の一人が、行政の理事者でありました。理事者も一住民と言えばそれまでですが、行政は行政として選出されておりますので、より幅広い意見を聴くためにも、一般の住民の方を選出すべきでした。

三点目は、法律との整合性であります。根拠法令である、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、地域公共交通の活性化と再生を図ることを目指し、協議会の取組を国が支援するものであります。今回のように、協議会が廃止という活性化と全く反対の結論を導き出すことは、法律では想定していないものと思われまます。

四点目は、総合連携計画の位置付けであります。協議会では、屋代線の活性化と再生を目的とした、三年間の総合連携計画を作りながら一年間しか取り組まず、たった三か月間の実証実験の結果などだけで、なぜ結論を急いだのでしょうか。総合連携計画に掲げた基本方針の一つである、地域が一体となった鉄道を支える仕組みづくりは、絵にかいたもちであったと言わざるを得ません。

五点目は、都市内分権との矛盾であります。長野市が進める都市内分権は、地域の課題は地域が活動することで解決し、市はその活動を積極的に支援するものとしております。しかしながら、沿線住民が屋代線の問題を地域の課題としてとらえ、一生懸命解決しようとする取り組みにもかかわらず、市の支援は住民が望むものではありません。

協議会での決定は事実としてありますが、以上のような疑義があることから、もう一

度総合連携計画の原点に立ち帰り、事業者、住民、そして行政が一体となって、屋代線の再生に向けた議論をすべきです。

このような考えの下、当委員会は二月二十三日に、市長並びに協議会会長に対し、長野電鉄屋代線の実証実験の継続を再度求める要望書を提出し、来年度も引き続き実証実験の継続を改めて強く要望したところであります。

さらに、昨日、二月二十四日も委員会を開催し、理事者から代替バスの運営の在り方などについて説明を受けるとともに、協議会が総合連携計画の作成を委託したコンサルタントを参考人として招致し、屋代線の費用便益分析の結果について改めて調査いたしました。

委員からは、「長野電鉄の社長は三月に屋代線の廃止届を提出し、併せて、バス代替に向けた手続も粛々と進めたいようだが、沿線住民との協議が調うまで、廃止届は出すべきでない。このままでは、住民が置き去りにされてしまう。初めから、バス代替ありきであったのではないか。」などの意見が出され、今定例会における市長の施政方針を踏まえ、議会として、活発に論議していくことを確認いたしました。

以上で報告を終わります。