

議員（金井 浩三）

一般質問、7番 金井 浩三、1点だけ質問させていただきます。

J R 多度津駅は予讃線と土讃線の分岐点であり、四国における鉄道発祥の地でもある。鉄道により東西に分断されている街を結ぶため、老朽化した跨線橋を廃止し、新しい跨線橋（自由通路）が作られ、エレベーターも本年の2月25日供用を開始した。これにより、新しい跨線橋（自由通路）のバリアフリー化が完成した。令和4年には町役場も完成し、駅東側の景色も大きく変わることが想像されます。もとより、街のバリアフリー化は大切なことであり、約10億円をかけて跨線橋のバリアフリー化を推進したものと思います。

ところで、今年度予算で以下のような項目があり、質問します。

多度津駅バリアフリー化協議会の予算があるが、町の発展に重大な影響を与えるこのメンバーはどなたなのか。また、協議会がいつ発足されたのか、お聞きします。

政策観光課長（河田 数明）

金井議員の今年度予算計上している多度津駅バリアフリー化協議会についてのご質問に答弁をさせていただきます。

まず、多度津駅のバリアフリー化につきましては、本町としましては、令和2年度当初予算に所要の経費を計上しておりましたが、事業主体でありますJ R 四国の国への補助要望の時期の関係などにより採択されなかったことから、12月補正予算において全額不用額として補正しております。

しかしながら、J R 四国が来年度からの事業開始に向けて、改めて国に補助要望を行っていることに伴い、町として法令の趣旨に則り、令和3年度予算として再度予算計上をさせていただいているところでございます。

多度津駅のバリアフリー化について、現在、J R 四国が活用を予定している国の鉄道駅総合改善事業において、その補助を受けるに当たっては、関係する地方自治体、国、鉄道事業者などから成る協議会を組織し、整備計画を策定する必要がございます。現時点では、当該協議会は発足しておりませんが、補助事業として採択された場合は、来年度に事業主体であるJ R 四国はもちろんのこと、国や県などの関係機関と協議会を設立し、整備計画の策定に向けて協議を行っていくこととなります。

以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

有難うございました。

多度津駅バリアフリー化設備等整備事業費補助金の内容、整備事業の具体的な内容を説明をお願いします。

政策観光課長（河田 数明）

金井議員の多度津駅バリアフリー化設備等整備事業費補助金の内容及び内訳についてのご質問に答弁をさせていただきます。

来年度にＪＲ四国が鉄道駅総合改善事業として実施を予定している設計業務に対するものであり、当該補助スキームにおいては、国が補助対象経費の３分の１以内、かつ県と町を合わせた地方自治体の補助額以内の額を補助することとなっており、最大で補助対象経費の３分の１を県と本町で負担する必要があることから、現時点での全体設計費約４,３００万円のうち、ＪＲ四国の単独費を除く補助対象額約４,０００万円に対する６分の１に当たる６７０万円を、来年度、町が負担する現時点での最大額として予算計上しております。

また、その整備事業の内容といたしましては、事業主体であるＪＲ四国の現時点での案ではございますが、多度津駅に隣接する形で駅舎南側、これは、現在パン屋がある方でございますけれども、南側からホームへの連絡通路を整備し、駅舎側及び上下線ホームの計３か所にそれぞれエレベーターと階段を整備する案がＪＲ四国より示されているところでございます。

なお、上下線ホームに設置する階段２基及び、この事業により不要となる地下道の廃止につきましては、ＪＲ四国単独の事業となります。

以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

課長、ちょっと再質問させてもらいます。

全体設計が約４,３００万円とありますが、これはもう実施設計になるのでしょうか。

政策観光課長（河田 数明）

ただいまの再質問に答弁させていただきます。

議員おっしゃるとおり、工事をするための設計費ということになります。

以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

そしたら、もう大体、青写真ができとるということですね。そしたら、この事業の全体事業の予算はどれぐらいを予定しているのか。聞くところによると、本事業は、国、ＪＲ、地元の３等分のようなのだが、その場合、町の負担はどれぐらいになるのか、教えて下さい。

町長（丸尾 幸雄）

金井議員の駅のバリアフリー化における全体事業費の予定についてのご質問に答弁をさせていただきます。

まず、多度津駅のバリアフリー化においてＪＲ四国が活用を予定している補助スキームは、先ほど政策観光課長の答弁にもありましたとおり、鉄道駅総合改善事業でございますので、今後開催が予定されております協議会におい

て、バリアフリー法及びその基本方針などに則り、整備方法や負担の在り方などについて協議を行っていくこととなります。

なお、現時点でJR四国より提示された案における概算での全体事業費といたしましては約8億4,300万円で、このうち、JR四国の単独事業分である約1億1,300万円を除いた約7億3,000万円が補助対象事業となり、仮にその6分の1を町が負担するとした場合、約1億2,200万円が町の負担となります。以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

この事業、JR四国がメインになると思うんですが、多度津町の意見は聞いてもらえるのでしょうか、JR四国から。よろしくお願いします。

政策観光課長（河田 数明）

ただいまの再質問に答弁をさせていただきます。

もちろんのこと、JR四国さんだけではやれるものではございませんし、決めるものでもございません。先ほど申しました協議会により詳細が決まっていくものであり、ただし、過去におきまして、町といたしましても、JRと度々協議を重ねております。その内容について、協議会で深く審議をいただくことになるという考えでおります。

以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

そしたら課長、協議会の中には町議会議員も入れるんですか。

政策観光課長（河田 数明）

ただいまの再質問に答弁させていただきます。

明確なことは、ちょっとまだ協議会を立ち上げるということ、まだ至っておりませんので、メンバーというのはまだ決めておりませんが、参考までに、過去に協議会を設立した経緯がございます。その中のメンバーを見ますと、もちろん、国の方から運輸局は参加していただき、また香川県からも出ていただいて、JR四国さんはもちろん出ていただいています。町といたしましては、町長はじめ町議会議員、香川県議と担当課、何課かありました。その課の課長が出席はしております。これは、あくまでその時のもので、今回の協議会にどんだけのメンバーがというのは、まだ決まっておりません。

以上、答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

有難うございました。

次に、町長が常々言っていたように、駅のバリアフリー化に当たっては、約10億円をかけて作った跨線橋（自由通路）を利用した橋上駅が望ましいと思うし、ほとんどの町民もそう思っているのですが、その点、町長どうなんで

しょうか、よろしく申し上げます。

町長（丸尾 幸雄）

金井議員の多度津駅のバリアフリー化の整備方法についてのご質問に答弁をさせていただきます。

議員ご質問の駅バリアフリー化につきましては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー法において、地方自治体にその推進に関する責務が明記され、また、その基本方針において、一日の利用者数が3,000人以上の駅においては、令和2年度までにバリアフリー化することが求められております。

そのため、一日の利用者数が4,000人を超える多度津駅のバリアフリー化につきましては、これまで長い年月をかけて複数の案について、JR四国と協議検討を行ってまいりました。その協議の中では、もちろん、跨線橋を利用した駅の橋上化や駅の複層化などについても検討を行ってまいりました。

まず、議員ご質問の幸見通り跨線橋を利用した橋上駅につきましては、確かに駅利用者にとって利便性の高い案であることは間違いがありません。しかしながら、これまで検討を重ねる中で、制度上、構造上、また町の財政上の面からも、跨線橋を利用した橋上駅は非常に実現が困難な案でございます。

まず、幸見通り跨線橋は、建築物ではなく道路構造物として整備しており、道路幅員が3メートルであることから、建築基準法第42条に規定されている建築可能な道路の扱いを受けておらず、現状で駅を橋上化するには、建築基準法上、建築可能な敷地条件を満たしておりません。

また、駅を橋上化するために跨線橋を建築基準法上の建築物として利用するには、構造上において問題がある可能性があります。これは強度が十分ではないということです。

さらに、財政面からも駅を橋上化するために必要な費用は、当然ながら非常に多額となり、たとえ他の補助等を活用したとしても、町の負担が多額になる可能性が高いものと想定されます。

それに加え、その負担分については、現時点において起債の対象とならないことが見込まれることから、駅舎改修を伴ういずれの案も財政的に非常に大きな負担となることが想定されます。

また、現在、JR四国と協議を行っている案につきましては、現時点では駅舎の改修は行わず、駅のバリアフリー化のみをできるだけ早急に実現する案となっております。同時に、将来的に駅舎を複層化して跨線橋と繋ぐことで、駅利用者の利便性を高めることができる柔軟な対応が可能な案となっており、現状の厳しい町の財政状況を勘案しますと将来性と財政面から、より現実的な案であると考えております。

また、JR四国が駅を階層化にした場合、駅を2階建てにした場合ですね、この場合も、負担は全て町にかかってきます。このことにおきましても、JR四国が日常業務として使用する駅舎の改修に町民の税金であります多額の町税を充てることも難しいのではないかと考えております。

最後になります。バリアフリー法の趣旨であります高齢者の方や障害がある方ができる限り円滑な移動が行えますよう、法令に定められております地方自治体の責務を果たす中で、将来的な可能性も含め、できる限り駅利用者の利便性向上を目指し、今後は協議会等で協議を行っていきたいと考えております。

先ほど金井議員がおっしゃった駅の橋上化の問題につきましては、先ほど申しましたように、強度が不十分である、町の財政が多額になるということ以上に、もし大きな地震が起こった場合に、利用する町民の皆様、また利用者の方々の安全が果たして100%確保できるかということには、少し疑念が残りますので、橋上駅ということに関しましては難しいのかな。

それとまた、私、このことをしゃべり出したらどんどん長くなるので、時間も考えながらしゃべっていきますけども、それから、まず階層化、駅舎を2階建てにする。駅を2階建てにすると東側から、今度の新しい庁舎側から上がってきた方は、そのまま駅舎に入れる訳です。これは便利ですね。ところが、新しくする駅舎全てのところで町が造らなきゃいけない。先ほど申しましたように、町民の本当に大事な税金をJR四国が使う、そういう施設に使っていいのか、そういうところは非常に疑問に思います。

今回の案は第3案です。私ども、当初この協議会を作った時に、鉄道局、これ国交省ですね、国交省と、それから県と、それから私ども町と、そして新田県議にもすごく骨を折っていただきました。その中でJRと約束したこととしては3案あります。1案が橋上駅、2番目が今の駅を階層化する、2階建てにする、それから第3案が今回のものです。その中のどれか一つをとということで、私どもは、一番利便性が高いというのは、順番ですね、橋上駅が一番利便性が高いです。それから階層化するのが、それから今回ののが、町民の利用する方に関しましては利便性は低くなると思います。その方がJRにとっては出すお金も少なく済むということだとは思っています。

私どもが考えた時は、町の財政ももちろん考えますけども、一番重要な点は、やっぱり、住民の皆様方の利便性、機能性をまず一番に考えてやってきました。しかし、その中で、物理的なこと、そういうこともありまして、なかなかできないこともあります。そして今回の案になったということでもあります。

以上で答弁とさせていただきます。

議員（金井 浩三）

町長の思い、有難うございました。

最後に要望です。

駅のバリアフリー化は、単にJRだけの問題ではなく、まちの発展にも大きく関わるものである。計画に当たって、単に予算の額ではなく、利便性や将来性などを考え、否定から入るのでなく、理想的な案をどうすれば実現できるのかというアプローチで考えてもらいたい。ましてや、町も財政の厳しい中で、町民の税金を使って一定の負担をすることになるので、そういう意味で、町議会や町民、利用者の声を聞いて慎重にしてほしい。

駅を挟んで利用される両側の人から喜んでいただきたいという強い思いであり、あえて要望も口頭だけではなく記載させてもらいました。よろしくお願い申し上げます、7番 金井 浩三の一般質問を終わります。