

14 番（小川義昭議員）

田村市長、いずれにしましても、この市民協働で創るまちづくりは、白山市 28 地区において組織の仕組みを変える大変大きな事業であります。今お聞きしていると、まだまだ多くの課題が本当にあるように思いますが、どうか田村市長の信条であります和顔愛語のその精神で、しっかりと地区や市民の声を聞いて、そして堅実に進めていただくことを期待いたします。よろしく申し上げます。

次に、J R 西日本金沢総合車両所松任本所の閉鎖について質問します。

J R 西日本金沢総合車両所松任本所、以下、私は愛着がある松任工場と言わせてもらいますが、新幹線敦賀開業後に閉鎖するという方針を受け、過日、松任地域の市議会議員全員 15 名で、田村市長に対し、閉所後の利活用について J R 側との連携を取るよう求める要望書を提出いたしました。

松任工場の閉鎖については、私自身、松任地域から選出された議員としても、そして、当時、松任工場を誘致された松任町民の皆さんの熱い思いを知れば、なおさら見過ごすことができず、ここに質問いたします。

「躍進大松任を讃える」「堂々威容を誇る鉄道工場晴れの開場式 全町に歓喜の嵐」、これは、昭和 10 年 10 月 28 日の北國新聞夕刊の一面トップの大見出しで伝える国鉄松任工場の開場式の模様であります。見出しはさらに、「手踊り・大提灯行列・仮装行列も繰り出される」と続き、旧松任町挙げての熱狂的な歓迎ぶりを伝えています。

松任工場の前身は、明治 42 年 5 月、金沢駅北側に金沢修車場――翌年、工場に昇格します――として誕生し、業務量の増加に伴い、当時の政府は昭和 2 年、移転含みの改築費を予算化しました。

旧松任町では、当時の田中喜太郎町長を先頭に誘致運動に乗り出し、本命とみられた北陸線森本駅付近や西金沢周辺を出し抜いて、昭和 2 年 11 月、10 万円相当の用地提供を条件に、当時の鉄道省の移転決定を取り付けたのであります。

ところが、用地取得を急ぐあまり、土地代 10 万円をヤミ起債の形で国の許可を得ぬまま、民間の個人からの一時借入金で賄ったことが問題となり、町を二分する政争までに発展しました。当時の松任町の年間税収は 5 万円そこそこですから、10 万円の借金の重さは言うまでもありません。

しかも、予算上は正規の借入金ではないので、返済もできなく、債権者が町にしきりに債務履行を求めるといふ、まさに異常事態で町を二分する政争となったそうです。

そこで、混乱收拾のため町長に就任した 34 歳の正見二郎氏は、起債許可取付けに奔走し、1 か月間毎日、当時の内務省の職員と同時に登庁し、退庁時間まで座り込んだそうです。そして、その熱意が実って、起債問題は無事解決を見たのですが、肝腎の建設工事は昭和 5 年に着工したものの、経済恐慌などで完成までに丸 5 年を費やし、昭和 2

年の移転決定から8年の紆余曲折を経て、晴れて昭和10年10月28日、松任工場の開場式を迎えたわけであります。

このように、私たちの先達が熱い思いを込めて、苦慮の末に誘致した松任工場でありますので、私たちもその熱い思いを受け継ぎ、松任工場の跡地の利活用を真剣に考えなくてはなりません。

そこで質問です。

松任工場は、昭和10年10月に松任の現在地で操業を開始し、以後、およそ90年にわたり、北陸エリアの車両整備を担ってきた名門鉄道車両工場であります。この松任工場は、旧松任町の企業誘致第一号であり、誘致に当たっては、今申し上げましたように、多くの方々の理解と熱意で誘致できました。操業以来、松任の内外から多くの方が就職し、周辺には官舎区と言われる町内会もできるなど、松任最大の工場として活性化の中心的な役割を担ってきました。

そうした中、JRサイドには維持するメリットがなく、民営サイドには取得する体力がないことから閉鎖になったのだと推察はしますが、地元の住まいする者にとっては残念な知らせでありました。

時代の推移とはいえ、多くの方々のおかげで今日まで紡いできた松任工場の歴史が途切れようとしています。山田前市長は、白山市を「鉄道のまち・白山」とうたい、鉄道によるまちづくりの活性を進めてきました。

松任工場、北陸新幹線白山総合車両所、北陸鉄道鶴来車輛工場の三本の矢が二本の矢になってしまい、発信力が弱くなるのは否めません。重ねて、山田前市長の思いはもとより、多くの白山市民にとって心の中に息づく松任工場の閉鎖は無念であると言わざるを得ません。まずは、このことに対する市の見解を伺います。