

都市・環境常任委員会
予算常任委員会都市・環境分科会

(平成25年12月11日)

〔予算常任委員会分科会〕

川村幸康委員長

おはようございます。

都市・環境常任委員会を開催いたします。

6月定例会議と同様にインターネット中継をしますので、始めるときには開始しますと言いますし、休憩に入るときには、閉じますということと、再開のときにまた始まるという、そういう段取りでいきますので、理事者の方もよろしく願いたいと思います。

冒頭に、今定例会議の委員会における所管事務調査の実施についてお諮りしたいと思います。

委員の皆さん方、ご提案ございましたら、ございませんか。

(なし)

川村幸康委員長

別段ありませんので、所管事務調査の実施については記載されたもののみとさせていただきます。

休会中の所管事務調査は、委員会の最後の議題としてまた皆さんに提案を求めたいと思います。

それでは、まずきょうは上下水道局から審査を始めます。

議案第73号 平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)

第1条 歳入歳出予算の補正

歳出第4款 衛生費

第1項 保健衛生費中関係部分

議案第78号 平成25年度四日市市水道事業会計第1回補正予算

議案第80号 平成25年度四日市市下水道事業会計第1回補正予算

川村幸康委員長

議案第73号平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)、第1条歳入歳出予算の補

正、歳出第4款衛生費、第1項保健衛生費中関係部分、議案第78号平成25年度四日市市水道会計第1回補正予算、議案第80号平成25年度四日市市下水道事業会計第1回補正予算について、一括説明を求めます。

上下水道局事業管理者から一言ご挨拶を。

塚田上下水道局事業管理者

おはようございます。

今回、審査していただきますのは、先ほど委員長からの報告にございましたが、補正予算、それから消費税率の改正に伴う各種料金に係る条例の一部改正ということでございます。

これらの議案の説明でございますが、これは前回の議案聴取会で説明させていただいたとおりでございます。そのときにいろいろご質問、それから資料の提供ということで受けましたので、きょうはその資料を追加資料という形でまとめて提出させていただいておりますので、それに基づいて、まずは説明を行いたいというふうに思っております。

以上でございます。

川村幸康委員長

じゃ、どうぞ、ご説明願います。

加藤管理部次長兼総務課長

お手元に配付しております予算常任委員会都市・環境分科会追加資料、こちらのほうに基づきましてご説明申し上げますので、よろしく願いいたします。

川村幸康委員長

よろしいか。

加藤管理部次長兼総務課長

よろしいでしょうか。

川村幸康委員長

はい、どうぞ。

加藤管理部次長兼総務課長

進めさせていただきます。

めくっていただきまして、1ページ、行政事務用パソコンについてということでご説明を申し上げます。

行政事務用パソコンにつきましては、行政内部システム、これは庶務事務システムと財務会計システム、文書管理システムで構成をされておりました、このほか文書作成ソフト等がインストールされておりました、ほぼ全員の職員に配備をされておるといってございます。

この行政事務用パソコンの調達に当たりましては、本庁も病院もともに同じ用途に使うということで一括して入札した後に、契約についてはおのおので行っております。そのために行政事務用パソコンのリース料に係る債務負担行為について、今回、補正予算で上下水道局分をお願いしておりますところでございます。

それで、行政事務用パソコンの仕様でございますけれども、資料めくっていただきまして、4ページをお願いいたします。

今回のパソコン更新における要求仕様についてということで整理してございます。今回のパソコンの主な仕様についてでございますけれども、今回の機器の更新に当たりましては、その仕様を決める上で、以下、三つの点について考慮した上で定めておるところでございます。

一つ目は、現行機種と同等以上の性能を有すること。二つ目は、5年後にも業務の停滞を招かない程度の性能を有すること。三つ目は、製品体系において、比較的低位でコストパフォーマンスの高いものと、この三つの点を考慮して仕様を決めておるところでございます。

具体的な仕様につきましては、下の表にございますように、今の現行の機種と対比する形で一覧表に整理してございますのでご参照いただきたいと思いますというふうに思います。

それから、5ページの真ん中あたりですけれども、2として、予算要求時の積算根拠についてということで、今回の債務負担行為の限度額の設定に当たりましては、国内メーカー製の法人モデルをベースに、これまでの入札の実績から50%の値引きを見込んでおります。パソコン1台当たりの5年間のリース料ですけれども、一番下の行になりますが、16

万7000円余りということで積算の根拠としておるところでございます。

済みませんが、2ページのほうへ戻っていただきたいというふうに思います。

2として、局独自のパソコンについてということで、今回、債務負担行為の補正をお願いしております行政事務用パソコンのほかに局独自のシステムを持っております。この局独自のシステムにつきましては、当該システムを使用する所属におきまして必要な性能、台数を判断しておるところでございます。

具体的なそれぞれのシステムとそのパソコンの主な仕様について、下の一覧表で整理してございますので、ご参照いただきたいというふうに思います。

それから、続いて3ページ、4として、行政内部システムと上下水道局のシステムとの関連性ということで整理してございます。行政内部システムにつきましては、IT推進課のほうで運営、管理しておるシステムでございます。本庁と上下水道局は専用の回線につながっておりまして、本庁、上下水道局両方の職員が同じサーバー上のシステムを利用しておるところでございます。

一方、上下水道局の独自システムにつきましては、上下水道局の職員のみが使用するシステムでございます。そのサーバーは上下水道局内にありまして、上下水道局で管理、運営しておるということでございまして、その利用例ということで、下のほうに図で示させていただきますので、ご参照いただきたいというふうに思います。

行政事務用パソコンの説明については以上でございます。

柴田下水建設課長

下水道建設改良費の補正予算状況につきまして、6ページの資料に沿いましてご説明いたします。

下からですが、平成23年度につきましては、62億7300万円の当初予算に対しまして、交付金減額により、予定していた事業の中でポンプ場更新工事の一部、処理場築造工事の工事計画の見直しによりまして、事業費10億2500万円を減額いたしました。見直し提出しましたポンプ場更新工事につきましては、平成24年度に実施いたしました。処理場につきましても、工事計画の見直しを行い事業を進めました。

続きまして、平成24年度につきましては、86億5000万円の当初予算に対しまして、交付金減額により処理場建設計画を見直し、一部を平成25年度に組み直すことによりまして、7億5901万円を減額いたしました。予定していた事業につきましては、平成25年度に実施

しているところでございます。

続きまして、平成25年度につきましては、当初予算101億9100万円に対しまして、交付金減額により、予定していた事業を見直ししたいと考えております。平成23年度、平成24年度は市民に影響が少ないポンプ場、処理場で減額対応してまいりましたが、処理場第4系統建設工事につきましては、平成27年度供用を目標に事業を進めておるところでございます。どうしても完成させる必要があることから、今回、管渠費の中で11億3218万円の減額補正をお願いしたいと考えております。

当初予算では、管渠費について、51億円ですが入札差金により、今回減額しようとする11億円のうちの7億7000万円までは予定を変えずに実施できるものと考えておりますが、対応し切れない3億6000万円については、5カ所を実施できないものとして上げさせていただきます。後年度送りとした箇所につきましては、平成26年度の実施見直しの中で早期に完成させるよう予定をしておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

川村幸康委員長

ありがとうございます。

説明はお聞き及びのとおりでございます。

ご質疑ございましたら、ご発言願います。

樋口博己委員

おはようございます。

資料を整えていただきましてありがとうございます。

そうすると、平成25年度、改めて確認なんですけれども、先ほどのご説明で最終的には、今回の11月定例会議で11億円の減額補正をして、最終、平成25年度末の予定なんですよけれども、予定としては、最終3億6000万円ぐらいの工事ができずに平成26年度に事業自体を先送りすると。それはここにあるように、新年度に最優先で着手するという事で、今年度の処理としてはこういうことだということですね。はい、ありがとうございます。

それで、平成24年度、平成23年度の数字も出していただいたんですけども、この表と今の説明をお聞きする中で、減額補正というのが毎年あって、減額補正って、交付金決定されると、当市でも減額されると、毎年。それによって減額補正をせざるを得ないけれど

も、翌年度でやるという説明だったと思うんですけども、この3年間で、でも少しずつ当初の予定よりはおくれていくかと思うんですけども、例えば10年スパンにしたときに、その辺のところの考え方はどうなんでしょうか。

柴田下水建設課長

事業につきましては、当然、予定していた金額をつけていただけなかったということで、早期に着手して、早期に着手する中で事業の中でコスト縮減であるとか、それから、今もあります差金等をもって事業を進めておりまして、今のところ事業の中でそういった大きなおくれというものがなく進められているものと考えているところでございます。

平成26年度につきましても、今回、この3億6000万円分を平成26年度のほうへ送らざるを得ないわけですが、こちらにつきましても、引き続き事業の中で工夫する部分の中でさらに目標に近い形で進めてまいりたいと考えております。

樋口博己委員

わかりました。

この平成25年度の当初の事業から平成26年度になることで、工事が自宅の前に下水工事が終わって、各家庭で下水をつなぐ工事をしますね。そのところで、消費税の関係が、当初平成25年度予定していたのに平成26年度になるから、消費税前にできやなかったということは、その辺のところの見解はどうなんでしょう。

塚田上下水道局事業管理者

非常に答弁のしにくいご質問でございます。実際問題言いまして、そこまでの検討というのは実はしていなかったということでございます。ただ、下水道の汚水管の面整備をしていきます。だけど、その面整備が終わって水洗化していただくご家庭というのは、その1年後、それから2年後という形が大半でございます。したがって、消費税率の改定の点からいいますと、今年度工事をやったとしたって、水洗化工事をやるのは多分4月以降になるのかなと。そうすると、8%の消費税の対象になってくるというようなところがございますので、工事のおくれによって消費税率が3%余分に要るやないかというような苦情は来ないのかなというふうには思っておるところでございます。

樋口博己委員

わかりました。

現実的にはそういうことは発生しないと。発生しないことはないんでしょうけれども、そういうケースは少ないだろうと、もしあったとしても。現状ではそういう苦情は来ていないということですね。わかりました。

あと、10年スパンで考えても大きくは整備予定におくれているというお話だったんですけれども、これは確実にそうなんでしょうかね。毎年毎年、当初の予定に対して90%して、翌年度5%で、5%残って、10年たったら1割以上、当初計画がおくれるということは、これはないというふうな答弁だったと思うんですけれども、それは大丈夫なんですか。

塚田上下水道局事業管理者

先ほど柴田課長が説明しましたように、例えば、平成23年度、平成24年度、これのその減額分は、例えば日永浄化センターの処理場とかポンプ場の更新、そういった全体的に大きな工事の中でしわ寄せをやっているというようなところでございます。したがって、そういった大きな工事の全体工事の完了時期、これはおくらせないと、びしっと合わすと。

樋口委員がご心配になられているのは、一般市民の方に影響が出てくる汚水の面整備のことかなというふうに思っております。平成23年度、平成24年度は先ほど申しました考えでいきましたので、面整備というのはおくれはないと。平成25年度は日永浄化センター第4系統を完成させなければならないというところで、どうしてもそちらに予算をつぎ込む必要がある中で、汚水の面整備を少し来年度に送ったというのがございますが、まず、入札差金がかかり、最近85%ぐらいなんです、落札率。だから、15%から17%、18%ぐらいのそういった入札差金が出てくる。

そして、もう一つは、コスト見直しもしておりますので、できるだけ経済的な価格でいけるような、そういう形での見直しもしておりますので、実際、次年度に送る金額というのは、その次年度で吸収できる金額かなというふうに思っておりますし、吸収できなかったとしても、玉突きで1年ないしは半年ぐらいのおくれで取り返すことができるのかなというふうに考えておるところでございます。

樋口博己委員

わかりました。

玉突きなり入札差金で何とか、結果としては大きくは計画年次は変わらないということで理解させていただきました。

今後、こういった減額補正する場合に、そういった今年度取りやめる事業を来年度に先送りするんでしょうけれども、その辺のところの事業の進め方ということも、今後、説明の中では少し加えていただければと思いますので、よろしくお願いします。

野呂泰治委員

済みません、ちょっと教えてください。交付金の減額というふうな話を聞きましたけれども、これは毎年あるんですね、これね。平成23年度、平成24年度、毎年あるようになっています。これは国の基準か何かあるんですか、何%とかそういったものは。その年、その年で減額されていくんですか。

久志本経営企画課長

補助率につきましては、処理場は55%と、管渠なんか50%なんですけれども、国の総額予算については、毎年何%じゃなくて、国の予算のつき方次第で影響がありますので、毎年何%と決まっておるわけではございません。

野呂泰治委員

樋口委員からいろいろ質問あったんですけれども、ですから、こういう例えば予算を組んで、去年はこれだけ減ってきたから、ことしはひょっとしたらこのぐらいの減額かというのを当初のときに予想は大体するというか、あるいはまた、これから恐らく平成26年度の税制もまた地方税について、法人住民税とかだんだんいろいろな税制の大綱が変わってきますので、その辺のことを皆さんしっかり考えていってもらって、財政部局だけじゃなくて皆さん方も考えていってもらうといいのかなと思いますけど、その辺どうですか。

川村幸康委員長

ちょっと難しいですね。

野呂泰治委員

二元代表制というと悪いけど、やっぱり我々も皆さん方にはっきりと申し上げて、気が

ついたときにやっていますので、皆さん方もしっかりと四日市市民のために工事が遅れやんように、もらうべき税は国からどんどんもらってもいいと思うんです、社会資本整備ということで。頑張ってください。

塚田上下水道局事業管理者

どうもありがとうございます。

実はこういった交付金の減額というものに危惧を抱いております。これは四日市だけじゃなくて全国的にそうでございます。先般、日本下水道協会という全国的な組織でございますが、ここで東京の砂防会館で下水道事業促進全国大会というのをこの11月にやりました。そして、そこから議員会館のほうへこういった事業の促進とか、そういった要望活動を行いました。ですから、今後もそういった形で代議士、それから国土交通省のほうへも要望活動をしていこうというふうに思っております。

川村幸康委員長

よろしく願いいたします。

他に。

三平一良委員

毎年、減額になるんですが、当初予算を減額したということはないわけやわね、国は。国の平成25年度の予算が減額されたということはないわけですよ、平成25年度に。そのシステムがわからんのやけどさ。何でこれ減額になるのかな。国が減額していないのに何で減額になるの。

久志本経営企画課長

毎年、前年に要望額を出してありまして、各市町、当然、要望額を総額足しますと、それはやっぱり国の予算よりも大分超えていると思います。その中で翌年度内示があった時点で、こちらの要望額よりかなり減った額が来てしまいました。ここ3年ぐらい大幅に、以前も、私が昔、財政部局にいたときなんかは要らんぐらいについてくる状態だった時期もあったんですけども、それがもうここ3年ぐらい、何か大幅にカットされるようになってきて、その見込みがなかなか立たない。我々にはわからないものですから立たない状

況になってきております。

三平一良委員

そうすると、3月にわかるわけやな。可決したときに。

久志本経営企画課長

国の予算の総額はわかると思うんですけど、地方の積み上げはわからない。

三平一良委員

そんなの、積み上げたやつが予算になるんやんか。

川村幸康委員長

今、聞いておるのは、概算で大方の枠が決まるだけで、細部の内示があるのはいつなん。細部の内示があるのは。

久志本経営企画課長

4月1日にホームページ上で内示が出ます。それで、各地方の要求総額、要望総額はちょっとわからないものですから、それで何%ぐらいカットされるという予想がちょっと立たない状況であります。

三平一良委員

だから、予算額って決まるは3月やんか。だから、その時点でわかるん違うん。

久志本経営企画課長

各市町の要望総額がわかれば、ある程度国の予算との比率で全体的に何%ぐらい落とされるか予想が立つんですが、その要望総額がちょっとわかり得ませんので、ちょっと難しいかと思います。

三平一良委員

国も事業の積み上げで予算を組むわけやでさ。もうそうすると、通常国会には出ている

わけやで。それで、可決されたらもう予算がわかるわけやん、全部。違うの、何か。

久志本経営企画課長

各県に配分が来るんですけど、三重県にどれだけ来るかという配分もちょっと知り得ませんので、なかなか難しいです。

三平一良委員

そうすると、三重県との駆け引きで決まるんや。

川村幸康委員長

今、三平さん、多分、尋ねておることは、国が積み上げて決まる予算案は3月末に出ますわねと。4月1日には交付されますわねと。ただ、それが細部にわたるところの部分というのは県へ来て、それから市町村に配られる交付金の額というのがどれぐらいなのかというのが読めないということですか、今のところね。ただ、三平さんが言うように、もう少しその辺の精度を上げるような工夫ができんのか、できやんのかという余地があるかないかよね。だから、変な話、毎年100は使うのわかっておって100要求して1割減るんやなという算段しておるのか、その精度は高められんのかなということなんかなとは思んやけど。

それが末端へ来ると、樋口博己委員が最初に言われておったように、もうあしたから下水道工事面整備が始まって、ここらはもう使えると思っておったのが来やんという話にもなってくるで、コントロールは効くんか効かないか。効かんなら、もう効かんと言って。高められないと。1割ぐらいは交付金はもう仕方ないんだという仕組みなのか、それとも、今、言われるように、農業の補助整備のほうやと県からつくかどうかわからんときにある程度のあれはできていますやんか、あかんだ場合の読みが。それがこっちのほうの下水道でもできんのかどうなのかや。農業集落排水とはまた違うのかな、仕組みが。

久志本経営企画課長

県にも各市町にもその情報が出るのが同じですので、その精度を高めるという要望活動ができにくいものですから。

三平一良委員

例えば直轄事業やと、もう予算が可決したらぼっと発表されるわな、予算。こういうものは内々で入るんやね。交付金というのは。

久志本経営企画課長

交付金制度になってから、この事業にこれだけという予算のつき方をしませんので、私どもが要望、私どもは事業を積み上げて、この事業とこの事業で幾ら下さいという要望をするんですけども、内示の時点でこの事業を認めますという内示じゃなくて、金額でこれだけと来ますもんですから、なかなか難しいものがあります。

川村幸康委員長

よろしいですか。

他に。

諸岡 覚委員

パソコンのところなんですけど、私がこの前資料請求した部分、用意していただいております。いただいた資料の5ページの一番下の式が、ちょっとごめんなさい、私頭悪いのでようわからんのですけれども、15万4000円に1.8掛けて60掛けて16万7000円になるという式がようわからんので、ちょっとこの式教えてもらえます。要するに1カ月幾らなのかがようわからん。

川村幸康委員長

きょう、ちょっと言うのおくれましたけど、この間の議案聴取会の中でIT推進課がパソコンの取りまとめということで出席いただいておりますので。どうぞ。

富田IT推進課長

この1.8%というのはリース率です。元の買い取り価格を最初に決めているんですけども、それに対して1.8%掛けたこの数字が月額です。それが60カ月、5年リースとしていきますので、16万7000円という数字になっております。ですから、リース費そのものは、今現在ですと、1.7%台では大体落ちているのですけれども、予算要求ということで、今回

は1.8%、60カ月の場合のリース率を上げさせていただいております。

以上です。

諸岡 覚委員

そうすると、15万4656円に1.8%掛けると15万7439円になるんですけども、その掛ける60カ月っていったらとんでもない金額。だから、1カ月幾らになるんですか。この式そのものやったら、絶対16万7000円にはならんはずなんです。

富田 I T 推進課長

そこの買い取り価格の15万4656円の1.8%、これが月額です。ですから、100分の1.8を掛けると、月額は2783円です。その60カ月で16万7000円という計算になるはずですよ。

諸岡 覚委員

ごめんなさい。わかりました。ありがとうございます。その式は理解しました。

そうすると、買い取り価格が幾らでした、15万4000円。

富田 I T 推進課長

上の式にあります28万400円、これが定価をベースに計算した部分なんですけれども、これが過去の値引き率から半分ということで、14万200円、これは消費税を入れる前、あと搬入、調整費も入れていきますけれども、一応、その1台当たりの単価として15万4000円を想定しております。

諸岡 覚委員

よう小川議員なんか言うんですけども、買い取りのほう安けりゃ買い取りゃええやないかという話があるんですけども、1台当たり、これ、ざっと幾らだったかな、1万3000円ぐらい高くなるわけですよ、リースにすると。1万3000円高くしてリースにするメリットというのは何なんです。

富田 I T 推進課長

リースの場合の利点といいますと、確かに金額そのものからいくと、当然、利率をとら

れますので金額総額としては超えます。ただ、予算の計上で平準化というものが一つ。それから、リースの場合は最終的にはリース会社が引き取りの責任を持っています。今ですと廃棄の問題もいろいろありますので、そういった部分でのメリットもあると四日市市の場合は費用と違いますので、減価償却云々の部分のメリットは出てきませんけれども、そういった部分がリースの場合のメリットと言われております。

以上です。

諸岡 覚委員

そうすると、そこら辺の積算根拠もあるということですね。もし買い取った場合、廃棄に幾らお金がかかる云々というのは積算されているということですね。漠然とリースのほうが多分安いやろうって、そんなええ加減な話ではないわけですね。

富田 I T 推進課長

廃棄についての計算で安くなるという表現ではなくて、そういった部分で手続をリースの場合はできるということで考えております。それで安くなるという表現ではありませんので、誤解を招くと思いますけれども、それは違います。廃棄料についてちょっと全て計算しているわけではございませんので、必要であればまた後日出させていただきたいと思っております。

諸岡 覚委員

そうすると、今、言い直していただきましたのでわかりましたけど、決してそういうことで安くなるわけではないということなんですね。安くなるかもしれないけれども、安くなるかどうかの保障は全くないわけですね。ということは、もう一回聞くけれども、メリットは何ですか。

富田 I T 推進課長

そういうことでいくと、予算の平準化というのが一番大きな問題になると思います。ここでいくと、全庁的には今現在6億円ぐらいを総額考えていますので、それが5年おきにくるということは、予算要求上は非常に厳しい問題になりますので、今のところはできればリースで行いたいということで、今までも続けております。

諸岡 覚委員

どうしよう、ちょっと1回休みます。

川村高司委員

関連で。公営企業会計であれば、資産にするか借り物であるか、減価償却云々というのでいいんですけど、公営企業会計上、リースと購入の場合のメリット、デメリット。だから、単なる行政じゃなしに、公営企業としてのリースと購入のメリット、デメリットというのは検証はされているんですか。

久志本経営企画課長

やはり一つは平準化がかなり大きな点を占めていることと、一緒に買うことによるコストダウンは、やはりうち単独でやるよりも役所全体でやったほうがかなり価格が落ちるということは当然ですので、合わせていただいております。

川村高司委員

IT推進課及び双方との予算の平準化というお話がありましたけれども、それをメリットとするならば、今の現状の運行からいくと、5年リースを組んで、じゃ、5年ごとに更新しているかというとしていないんですよね。半年リースを組んだり、1年リースで再リース、再リースという、現状は。

だから、本来、平準化とうたわれるのであれば、5年のリースを組んだ時点で5年後に満了するというのはわかり得る話で、当然。そのときに5年ごとに実際の運用がされているのであれば、なるほどとわかるんですけれども、今、上下水道局のこの200台分のパソコンに関しても、つい直近の9月30日に5年のリースが満了して、この平成25年10月1日から来年の3月31日までの半年間を再リースしている。これはどうしてですか。

富田IT推進課長

上下水道局に限らず、IT推進課の場合でも同じように今の時期、当然、平成20年度には同じ時期に組んでいます。10月1日から5年間ということで、この9月末でリース完了。何年リースするかということにつきましては、基本としては、今、5年にしております。

これは5年後にパソコンの状況どうなるかという部分、機器ものですので、わかりにくいというのが当然あります。耐用年数からいっても、今の企業、先ほど話ありましたけれども、その辺の減価償却も3年とか4年の設定だと思っんですけれども、そういった部分からいっても5年としています。

その後、再リースしているのは、基本的にそのときの状況によって、今回の場合ですとOSの問題が大きかったんですけれども、そういった状況で新しいものに変える部分の状況が整わなかったりする場合には再リースをしています。5年ごとに基本的に一番大きなのを買っているんですけれども、本当の場合ですと、その後の年度につきましても、不足分は数十台程度ですけれども、買い足しています。これは最終的にはどこかのタイミングではお尻を合わせるといことで、再リースを繰り返している部分もございますので、5年で変えたいという意向は基本的にはございます。

以上です。

川村高司委員

ITに偏り過ぎると、ちょっと本題からずれてしまいますので、この辺にとどめ置きますけど、再リースも、これ、平成17年度から5年リースで、平成22年、それを平成26年まで再リースを4回もかまして対応しているとか、先ほど説明された予算の平準化とはほど遠い運用管理になっていると言われてもしょうがないんですよ、これ。

逆に今回、上下水道局で一括で頼んでもらったら安くなるよという話なんですけど、その仕様はIT推進課のほうで決めていると。それ以外の部分について、これ、追加資料でいただきましたけれども、40台ぐらいですか。これについての仕様とかは上下水道局で決めているという解釈でいいですか。

加藤管理部次長兼総務課長

上下水道局独自のシステムの仕様につきましては、先ほども説明させていただきましたとおり、それぞれ、そのシステムを使用する所属のほうで仕様のほうは決めております。

以上です。

川村高司委員

今回、これ、債務負担行為で上がっていますけれども、実際はIT推進課のほうで一括

して4000台弱をオーダーかけて、その割り振り分で上下水道局にこの226台分が割り振られるという。だから、入札自体はITのもとで3829台分、一括ですという仕組みで。

富田IT推進課長

今の予定としましては、行政事務用パソコンとしまして、うちのIT推進課の部分と、それから上下水道局分、市立四日市病院この辺を一括で入札したいと思います。あと、教育委員会用のもありまして、教育は先生の部分ですので……。

川村高司委員

教育はいいです。

富田IT推進課長

いいですか。一括で申請して、リースのほうの割り振りにつきましては、それぞれの台数に合わせて案分させていただいたもので契約をしていただきます。

以上です。

川村高司委員

最終的には行政事務用パソコン224台分を上下水道局として今回入れかえますよと。それに際して、例えばマクロを組んでいて請求書発行するだ何だとか、そういう対応はこれには関与しなくて、ただ単にハードを入れかえるだけで対応できていて、例えばCADとかそういったものは今回の資料の下のほうの40台分の中に入っていて、そのバージョンアップとかそういうのはもう既に対応済みであって、この224台分の行政事務用パソコンでは新たなほかの付随のソフトとかマクロであるとか、そういったものは何も対応しなくても大丈夫。この224台でCADとかは使わないんですか。

武内総務課課長補佐

CAD積算システムといいますのは、上下水道局独自システム用のパソコンの部分で対応しております。

川村高司委員

なので、特に行政事務用パソコンを入れることによって、周辺の対応はちゃんとできているということでもいいですか。これ、予算がほかに上がっていないので。マクロを独自に組んでいるのか、そもそもマクロを組んでいないのかどうかわかりませんが、マクロを業者発注しているのであれば、OSがWindows 7に変わるとオフィスも変わりますよね。そうすると、従来のデータがバグって変換がスムーズにいかないとか、そういうことも十分あるんですけども、そういうような対策もちゃんと庁内ではもう調査済みでスムーズに移行できると、この予算内で。だから、これに伴う周辺のソフトのバージョンアップであるとか、その辺は大丈夫ですか。

武内総務課課長補佐

それに係るバージョンアップが必要なものがあるかどうかという部分については調査をしております、調査済みでございます。これでいけるということで調査を完了しております。

川村高司委員

それでいけるということは、新たな、例えば追加のソフト購入とか、そういうのは何も費用は発生せずに、ただ単にパソコンのハードを入れかえるだけで周辺環境はそのまま移行できるという解釈でよろしいですか。

武内総務課課長補佐

それ以外に個別システムの中でWindows 7対応にするための調整が一部必要なものもございます。それは既決予算の中で対応させていただこうと思っております。

川村高司委員

既決予算の中で対応というのは、どこに出てくるんですか。

武内総務課課長補佐

この補正の中では、済みません、説明のほうはさせていただいてございませんが、資料は申しわけありません、今のところ用意はしてございません。

川村幸康委員長

今ある、持っておる予算の中でそれは補っていかうとするで、今回の補正は発生しないけれど、今持っておる、財布の中にあるやつから賄おうということですか。

武内総務課課長補佐

はい、そうでございます。

川村高司委員

わかりました。

川村幸康委員長

なかなか専門性がないとわからん世界やけど、でも多分、やりとりの雰囲気の中で伝わるのは平準化ということの名のもとで、もう少し丁寧にきちっとやっておるのかということと、結構その流れに沿ってずっと今やっているんじゃないかというような意味合いがあったのかなと思うんですよ。だから、効率よくお金を、無駄をなくそうという考え方で、もう少しそういう指摘のある部分のところも一遍検討を入れて、そしてリースなり、また自前で買い取るなり、どれがあるべき方向かというのは、もう少し間口を広くして考えるやり方をしないと、決まったようにパソコンの購入は5年間ぐらいで大量にこうやって発注したら安くなって平準化でということだけではないような気もするんでというところの意味合いが強いと思うんやな。だから、今までやってきたことが正しくて、なかなか新しいやり方は考えていないんじゃないかという指摘もあるとは思うんやけど。

川村高司委員

まとめて買ったほうが安いんでという説明がメインなんですよね、結論から言うと。ところが、CPUとかCore i3とかハードディスクとかでもSSD対応とかって書いてあるんですけど、以上と書いてあるので、どれだけでもいってしまうとオーバークオリティで、25万円のものが15万円で買えるから安くなりましたよって、いやいや10万円のパソコンで十分機能するんですよというような検証はされたのかというようなことも含めて、本当に意思を持ってハードの選択をされないと、いやいや、まとめて買った方がそりゃ安いかもしれないですけど、オーバークオリティであれば全く無用の長物ですよ。

持ち運ぶためにハードディスクよりもSSDのほうが保守、安全上いいですよ。その見込みが1万円というのも安いような気がするんですけども、だから、持ち運ばずにずっと机の上に置いておく用途のものと持ち運んで使うものとはやっぱり区別は必要だと思うんですよ。薄っぺらいほうがいいのか、そこまでモバイル性がなくてもええのかとか、だから、一概に一括で安くなっています。だから、定価がどんどんどんどん高くなっていて、30万円、40万円のパソコンが10万円で買えます。それは安いですけど、そんなの5万円のパソコンであきませんのという検証をされましたかという。

富田IT推進課長

パソコンの仕様を決める上で、今回うちが、今までもそうですけれども、標準の仕様として考えている部分は、職員1人1人、基本的に使う部分で必要な仕様。ですから、ここに挙げてあるスペックにつきましても、比較的、一般に売っている部分からいくと低位のものを選んでいきます。先ほどCPUの話、ちょっと横文字になって申しわけないですけど、i3というのを選んでいますが、その上にi5、i7というのがあります。ですから、マイクロソフトのCPUの中では比較的低いものを選んでいきます。

これ、実際には国産メーカーの法人モデルを定価で拾ってきますので、比較的高く読めるんですけども、多分このスペックで、ネットなんかの商品だけ見てもらうと、多分8万円とか9万円とかいう部分が出てくるスペックです。ですから、うちのほうから出している部分は一番上を見てスペックを出しているわけではございません。ですから、こちらでCADとか何かで使うので当然必要なやつ、それについてはそれぞれが仕様を出していただくしかしょうがないので、そこはお願いしています。

それから、今回SSDでちょっと特殊な仕様を入れていますが、これはわかりやすくいうと、ハードディスクじゃなくてメモリを記憶媒体に使っています。これは今現在、比較的早いということと、故障しにくい、先ほど言われたとおりです。ディスクのほうの容量は大きい容量が事務用パソコンには必要ないんです。共有ディスクという形で皆さんディスクのほうで使っていただいていますので、最低限の容量と必要バイト、一般的に引っ張ってくると大きな容量のハードディスクが入ってくるんですけども、その辺を含めてちょっと仕様としては作成しているという現状です。

川村高司委員

もう終わりますけど、この仕様に対しても、現場のほうでそれ以上が必要ないんですよ、実際の用途としては現場ではこういう用途しか使いませんので、このソフトは例えば要りませんかとかというような意志を持ったオーダーやって、例えば、じゃ、これ台数、もともと200台のやつが今回224台って1割強ふえる、このオーダーというのは上下水道局の意思でオーダーは積算するんですか。

武内総務課課長補佐

この台数につきましては、上下水道局に勤務する職員、一部臨時職員さんなんかでも使っていただくことがございますので、そういった人数を数えて台数のほうを決めさせていただいております。

川村幸康委員長

よろしいですか。

諸岡 覚委員

私も長引かせるつもりはないので短目に言いますけど、今、ご自身でも言われたように、私も今、川村さんとしゃべっている間に自分の携帯でちょっとこのスペックで楽天で検索すると、やっぱり7万円、8万円と出てくるんですよ、このスペックが。ご自身でもネットで買えば8万円、9万円で買えるものと認めていらっしゃる。要するに10万円せんとわかり切っておるものを、いや、メーカーの見積もりやと28万円するんですわ、これが15万円、16万円なんで半額になっておるで安いんですわ、そこでどれだけ安いといっても、自分で、いや、それでもネットで買えば10万円は割っておるんですよと言われてしまうと、明らかにこれはおかしいんですよ、絶対に。

予算の平準化でリースをかければ、一遍で何億円も金かからへんから便利なんやというのは、それはわかるんだけど、例えば、じゃ、もし自分でパソコン買うときに、ネットで楽天とかアマゾンで買えば8万円で買えるとわかりきっているパソコンをわざわざ定価の半額ですって15万円で買う人はいませんよね。

こんなものを、あくまでも役所の中でしか通用せん理屈であって、例えば、これ、入札かけるときに、どこに入札かけるのか知らんけれど、多分いわゆるメーカー直に入札かけるのかなと思うですけれども、こんなのも極端な話、ごめんなさい、私入札権持っておる

かどうか知りませんが、そこの何とか電機とか何とか電機とか大きな量販店あるじゃないですか。そんなところがもし入札かかってこれるんやったら、多分もっと安くなってくると思うんですよね。

だから、その辺のところを1回じっくり考えていただきたいなということと、川村さんもおっしゃっておったし、私も議案聴取会の際に言ったけど、明らかに高度なスペックの要る担当の方の、あるいは部署もあるだろうけれども、変な話、ワードとエクセルとメールが使いりゃそれで十分なんだという部署、担当もあるはずなんですよね。みんながみんな一緒のものを持っておらなあかんのかということ、絶対いると思うんですよ。例えばこの湯飲みでも、私らこれでもええけれども、お客さん用やったらもうちょっとええやつが要るよなとか、あるいは、きょうは外で使うで紙コップのほうがええよなとかいろいろあるじゃないですか。

川村さんも同じこと言っておったけど、用途に応じて全部一緒のスペックで買う必要は全くないわけで、その辺、委員長、上手にまとめて言ってもらっておったけれども、そのほうがなんか統一的かもわからんけれども、もう少し丁寧に見てもらいたいなということ、上下水道局に言うというよりもIT推進課のほうになるんだと思うんですけれども、また一度お考えください。終わります。

富田 IT 推進課長

値段の決め方につきましては、入札につきましては、メーカー直というよりも代理店に出しています。富士通、NEC、それぞれある意味で卸せるところをベースに調達契約課のほうで過去の実績から拾っていただいて出しています。うちのほうとしては、法人モデルを指定して入札しているわけでは基本的にはございませんので、ただ、実際にこの2000台という数字になってきて、あるいは3桁を超えた場合に、例えば量販店が7万円、8万円のモデルのものを用意できるかという問題が大きな問題としてあると思うんですよね。うちのほうでも過去の実績からいっても、入っているのはみんな法人モデル。ですから、予算要求上はこの計算をさせていただきます。ただ、入札の仕様としては、あくまでこのスペックを出すだけですので、この台数が超えられるのであれば、それでも別に入札からノーというわけでは基本的にはございません。ただ、積算上は過去の実績からこれを出させていただいているということでご理解いただきたいと思います。

川村幸康委員長

そうすると、今、議論になっている中で、今、言われることも、そういう見方もできるんだけど、一括して平準と言っておるけど、計画的にそれぞれが買っていきゃ、変な話、今、15万円で買えるのが7万円で買えるという世界の話になるんやわな。平準化をどう見るかということやわな。だから、見方によってはそれは逆にもとれるということやで、今まで役所が一つの正義としてきたもんは少し見直しをかけるべきという意見なん。それができるかどうかや、今後な。どうですか。

富田IT推進課長

一括でという部分は、基本的には、今回もそうですけれども、基本的にはOSあるいはオフィスのソフト、こういったものが基本的にある程度そろっていないと、その上で動いているソフトがいつのタイミングで改修するか、それに対応するかという問題もありますので、ある意味では一括にさせていただいている。うちとしては年々やっていくほうが作業的には楽は楽なんですけど、その上で動くソフトのほうの対応の問題がありますので、実をいうと、平成20年度一括でやりました。もう一つ前の5年前、最初にやったときは2カ年に分けてやっています。だから、そのときはスタートでしたので大丈夫でしたけれども、それ以降は1人1台入っていて、一括でないとその辺の一斉の修正がしにくいということもありまして、今、一括でさせていただいています。

ただ、ご意見としていただきましたので、その辺の今後の方向については、ちょっと次回になると思いますけれども、その辺の部分についてまた検討をしたいと思います。ありがとうございます。

川村幸康委員長

よろしいですか。

樋口博己委員

リースに少し関連して。

川村幸康委員長

はい、どうぞ。聞いてください。

樋口博己委員

パソコンはリースということが前提でやっているんですけど、車のほうは基本的に管財課で管理しているのはリース契約していると思うんですけども、原課は結構買い取りが多いというのを聞いているんですけども、上下水道局は車に関してはリースですか、買い取りですか。

久志本経営企画課長

2年ぐらい前から財政経営課のほうから予算要求に当たって、リースが有利か買い取りが有利かという比較表をまずつくってくださいと。その上で、有利なほうで処理してくださいという通知が来ていますので、それに基づいてやっております。

川村幸康委員長

どっちなん。

久志本経営企画課長

両方とあります。だから、最近はちょっと人件費とかも考慮してリースに判定される部分が、案件が多くなっています。

樋口博己委員

わかりました。

それは財政経営課と積み上げの数字の上で更新時に今回の車はリース契約したほうがトータルとして安価だな、また、買い取ったほうが安価だなという、個々に毎回毎回判断しておるという考え方ですか。

久志本経営企画課長

更新が発生すると思われる前年度に予算要求していただきますので、その段階の査定の段階で各課からその比較表を出していただいて判定しています。以前は購入の場合の人件費を入れていなかったもんですから、購入がどうしても安くなるということで購入が多かったんですけども、コストも入れた上で比較しなさいということで、最近やっぱりリー

スで判定される場合が多くなってきています。

樋口博己委員

わかりました。

予算と関係ないところなので、これ以上議論しませんが、直近で判断した積み上げの数字の資料だけ後ほどいただくことって可能でしょうか。

久志本経営企画課長

出させていただきます。

川村幸康委員長

よろしく申し上げます。

川村高司委員

ちょっとずれていってしまって、ちょっと一言講釈だけ。個人じゃなしに法人のリースにおけるメリット、デメリットを語る上で、1台ごとのリースというのは非常にナンセンスで、パソコンで言うなら、1台ごとリースにするか購入にするかをその都度、稟議上げてくださいよという話をされておると全く一緒なんですよ。

じゃ、車のリースのメリットは何かというと、所有者がリース会社になるので、法定点検、車検切れで公用車乗ってましたよというのをよく新聞報道になりますけれど、その辺のリスクヘッジができる。ただ、公用車、行政になると減免されるので、税が。そうすると、リース料になると所有者は民間企業になるので減免が適用されないとなると、必然的に行政に関してはリースのほうが高くなるんです。

リースのほうがメリットが出てくるのは、フルメンテナンスリースというので、オイル交換とかタイヤとかというのを全部その組織が持っている公用車、社有車全部を丸投げすることによって人件費が浮いてくるんです。購入とリースが点在、もしくはリース会社が点在する、何社のリース会社に分散していると、何かあったときに連絡先もわからないし、だから、リースを導入する議論の最初のスタート時点がずれているので、1台ごとの購入のときからリースが得かというのは、パソコン1台ごとやっているのと全く一緒ですし、車に関しては本当に全くナンセンスということだけ言って終わります。

杉浦 貴委員

ちょっと、今の議論とは全然違うんやけれども、3ページの表なんやけど、絵というか、これは情報に関する遮断というか、行政内部システムが本庁から入ると、上下水道局内の2ページにあるほかのシステム、これ、四つぐらい入っているけど、自在に奥の奥まで入っていけるようなことになっておるんですか。これ、全部つながっているような感じに見えるんやけど、そうじゃないんだよねというか、どういう感じなんですか。

富田 I T 推進課長

私が答えるのが適格かどうかわかりませんが、
逆にもいけるんです。

杉浦 貴委員

こっちからもいける。

富田 I T 推進課長

そうです。LANの作りとしましては、本庁に当然LANがあって、市立四日市病院なり上下水道局にLANがある。そのLAN同士を専用線で結んでいます。ですから、上下水道局の企業会計システムについて、それについては権限を、アクセス権さえあれば、本庁内でも基本的にアクセスできる。これは行政内部システムを上下水道局が今アクセスできているのと一緒に問題です。ですから、それぞれ自在にという意味合いではなくて、そのパソコンなりその人に対してどういったアクセス権を与えるかという部分で制御していますので、それぞれのLANの中であれば、このサーバーのシステムは使えるということになっております。

杉浦 貴委員

特定秘密がどうのこうのとかを言わんけどさ、いわゆる上下水道局の中にある情報にもいろいろプライオリティあるやろうから、1から10くらいまであるんかどうか知らんけれども、そういうもんなり、それをどこか勝手に、どこからでも入ってこれるという話になってきてしまうので、秘密は一切はございませんと、全部、途中のやつでもどうぞ見てく

ださいというのなら話はわかるけれど、何かそういうふうになっているという理解でいいのかな。

富田 I T 推進課長

ちょっと説明悪かったと思います。LAN というのはあくまでも閉じた世界ですので、インターネットとか何かの外の回線とつながっている意味合いとは当然違います。ですから、間をつないでいるのは専用線ですので、外から、本当に全く別のところから入れるという部分では当然防御していますので、外からは入れません。

杉浦 貴委員

そこに入っておるやつのお話をしておるので、外からどうのこうのという話じゃなくて、中に入っておるやつが全てを見れて、それをどう使うかというのはわからないので、いわゆるいろんな重要、情報のプライオリティーがついてくるだけじゃなくて、一つの企業体なので、上下水道局は。だから、そういうのを企業体として守るべきものがあるって、それはそれぞれにあるんだけどもつながっているって、それでいいと思うんだけど、今の話やと隅の隅までみんな見られるみたいなことだもんで、どうやってなっておるのかどうか知りたかっただけなので、それで十分なんやけれども、そうなんですってという。

富田 I T 推進課長

基本的に本庁でも上下水道局でも同じ権限を持っています。ただ、実際にその方が企業会計システムにアクセスできるかどうか、あるいは行政内部システムにアクセスできるかどうか、あるいは上下水道局のデータにアクセスできるかどうか、それはそれぞれのIDに対してそれぞれのデータを持っているところがどこまで認めるかという権限を付与しています。それによってシステムの的に守るという形になっておりますので、我々はそれが、私が企業会計のほうをのぞけるかということ、当然それはできないということです。ただ、権限が私についてもつけられたとすれば、当然それは、そのアクセスの権限内では見えるという仕組みはそれぞれのシステムが持っています。

川村幸康委員長

よろしいですか。

杉浦 貴委員

いいです。わかりました。

川村幸康委員長

ありがとう。

樋口博己委員

ちょっと今のことに関連してですけれども、ちょっとお聞きしたいんですけれども、上下水道局の職員が危機管理対応で本庁に来る場合がありますよね。本庁に来た場合に、本来は上下水道局のどこかの席があって、その上下水道局の業務をするための先ほど言われたIDをとって、本庁に来ました。本庁の誰かのパソコンを借りて、そのIDを活用して上下水道局のデータを読み込んで、危機管理室で危機管理対応で待機中に自分の上下水道の仕事をするというのは、これは業務上は認められているということでもいいんですか、そうすると。

富田IT推進課長

システムの要件によります。先ほどIDとはっきり言いましたけれども、それ以外に端末を指定している場合もあります。この端末しか使えませんか、そこまで縛っている場合もありますので、それはシステムによります。ただ、共有フォルダなんかのデータ、これについてはうちのほうのサーバーにあるデータなんですけれども、これはその方のID、パスワードがあれば、どこのパソコンから、庁内LANの部分であればアクセスできるようになっていますので、危機管理、先ほど言われましたけれども、消防の職員がこちらにみえて作業する場合については、そこにあるパソコンのほうで危機管理用のデータを見られている、あるいは保存されているという状況はございます。

樋口博己委員

わかりました。

本庁の中の制度はそれでいいんでしょうけれど、上下水道局としては、業務としてそれは認められる業務だという判断でいいんですよね。どなたに答えていただくかわかりませ

んけれど。要するに、危機管理対応で本庁に来ていて、待機中の合間時間に本来の上下水道局の仕事を読み込んでしているという状況がいいという。

武内総務課課長補佐

今、危機管理室のお話がちょっと、うちの職員が危機管理室に行って、企業会計システムを見られるかということ、端末の指定をしておりますので、それは作業はできない状況になっております。それで、危機管理室で企業会計システムとかそういったシステムを使うということはできなくなっています。

樋口博己委員

やったという方がみえたのでお聞きしているんですけども、誰とは言いませんけれど、どこまでの公会計、公営企業のデータかわかりませんが、本来の上下水道局の業務を危機管理室のパソコンを借りてやったという方がみえたので。

武内総務課課長補佐

そうすると、個別システムではなくて、先ほど行政内部システムを使って共有フォルダに入っているデータを引き出して作業をするということは、パソコン自体を指定しているわけではないので、それについてはできます。ただ、独自システムについては入ることはできませんけれども、ほかの本庁内のパソコンからは。ただ、行政内部に入っている共有ファイルについては、パソコンを指定しておりませんので、どこのパソコンでも見ることは可能ですので、作業は可能かと思われます。

樋口博己委員

わかりました。

その範囲では作業は可能だということなんですけれども、上下水道局として、そういう業務形態がどうなのかということをお聞きしたいんですけれども。

塚田上下水道局事業管理者

災害待機のときの外の状況によると思います。例えば警報、注意報での待機で危機管理室にいる場合、被害がなければ、当然することないわけですよ。その時間を利用して自

分の上下水道局としての仕事をやるのは、それはいいのかなと。ただし、被害が起これば、それはすぐシャットダウンして、本来の危機管理対応の業務につくべきかなというふうに判断しております。

樋口博己委員

わかりました。

状況によって、そういう業務をすることも丸だということですね。わかりました。ありがとうございます。

川村幸康委員長

ありがとうございます。

他にございませんか。

委員長が一番その分野苦手ですので、審査外かどうか余り判断がつきませんので、全部していただきました。ただやっぱり、聞いておるとなるほどなと思うようなこともあったので、思うようなところはまた次回の会には入れていただきたいし、上下水道局もそんな意識で、IT推進課に丸投げしておるでもうええんやではなくて、上下水道局としてあるべき姿をきちっとしていただければなというふうに思います。

それでは、これから質疑もないようですので、討論に移ります。

討論はございませんか。

(なし)

川村幸康委員長

では、討論もないようですので、これより分科会としての採決を行います。

議案第73号平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第4款衛生費、第1項保健衛生費中関係部分、議案第78号平成25年度四日市市水道事業会計第1回補正予算、議案第80号平成25年度四日市市下水道事業会計第1回補正予算を原案のとおり決することにご異議ありませんか。

(異議なし)

川村幸康委員長

異議なしと認め、本件は可決すべきものと決しました。

〔以上の経過により、議案第73号 平成25年度四日市市一般会計補正予算（第4号）、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第4款衛生費、第1項保健衛生費中関係部分、議案第78号 平成25年度四日市市水道事業会計第1回補正予算、議案第80号 平成25年度四日市市下水道事業会計第1回補正予算について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。〕

川村幸康委員長

暫時休憩いたします。

11：13 休憩

11：20 再開

〔常任委員会〕

川村幸康委員長

それでは、インターネット中継を再開いたします。

これより、都市・環境常任委員会に付託された議案の審査に入ります。

議案第117号 四日市市水道事業給水条例の一部改正について

議案第118号 四日市市公共下水道条例の一部改正について

議案第119号 四日市市コミュニティ・プラントの設置及び管理に関する条例の一部改正について

議案第120号 四日市市農業集落排水処理施設の設置及び管理に関する条例の一部改正について

川村幸康委員長

議案第117号四日市市水道事業給水条例の一部改正について、議案第118号四日市市公共

下水道条例の一部改正について、議案第119号四日市市コミュニティ・プラントの設置及び管理に関する条例の一部改正について、議案第120号四日市市農業集落排水処理施設の設置及び管理に関する条例の一部改正について、一括して説明を求めます。

説明は、この間、議案聴取会で何も出なかったですね。そうしたら質疑から入らせていただきます。

委員の皆さん、ご質疑願います。

よろしいですか。

(なし)

川村幸康委員長

そうしたら、質疑もないようですので、討論に移ります。

討論ございませんか。

(なし)

川村幸康委員長

討論はありませんので、採決に入ります。

議案第117号四日市市水道事業給水条例の一部改正について、議案第118号四日市市公共下水道条例の一部改正について、議案第119号四日市市コミュニティ・プラントの設置及び管理に関する条例の一部改正について、議案第120号四日市市農業集落排水処理施設の設置及び管理に関する条例の一部改正について、原案のとおり決することにご異議ございませんか。

(異議なし)

川村幸康委員長

ご異議なしと認め、本件は可決すべきものと決しました。

〔以上の経過により、議案第117号 四日市市水道事業給水条例の一部改正について、

議案第118号 四日市市公共下水道条例の一部改正について、議案第119号 四日市市コミュニティ・プラントの設置及び管理に関する条例の一部改正について、議案第120号 四日市市農業集落排水処理施設の設置及び管理に関する条例の一部改正について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。]

(11:22 ~ 12:02 協議会)

12:02 休憩

13:00 再開

[予算常任委員会分科会]

川村幸康委員長

これより、予算常任委員会都市・環境分科会の審査を行います。

まず、議案第73号平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第8款土木費、第1項土木管理費中関係部分、第2項道路橋梁費中関係部分、第3項交通安全対策費中関係部分、第4項河川費中関係部分、第6項都市計画費中関係部分、第3条債務負担行為の補正(関係部分)についてを一括議題とさせていただきます。

議案第73号 平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)

第1条 歳入歳出予算の補正

歳出第8款 土木費

第1項 土木管理費中関係部分

第2項 道路橋梁費中関係部分

第3項 交通安全対策費中関係部分

第4項 河川費中関係部分

第6項 都市計画費中関係部分

第3条 債務負担行為の補正(関係部分)

川村幸康委員長

まず、説明は部長のほうから挨拶いただいた後に。

伊藤都市整備部長

都市整備部でございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

私ども都市整備部でございますけれども、今、委員長からご紹介ございましたように、補正予算並びに条例等の変更の付託議案をお願いさせていただいているものでございます。その後、補正予算でございますけれども、主な内容といたしましては、内部・八王子線の存続に関連する経費の計上とそれに係る委託料の債務負担行為の設定、そして、道路、河川、狭隘道路の増額補正並びに社会資本総合交付金事業について、国からの交付決定額に合わせての補正、こういったものをお願いしておりますのでございます。

また、先日の議案聴取会で委員の皆様から資料の請求をいただいております。それにつきまして、追加資料を提出させていただいておりますので、後ほど担当よりご説明をさせていただきます。

また、付託議案でございますけれども、消費税の引き上げに伴う条例の規定の整備のほか、内部・八王子線の公有民営方式による存続のために必要となる条例の整備、並びに市営中央駐車場や本町駐車場の指定管理者の指定、市道認定といったもののほか、今回、追加議案といたしまして、近鉄四日市駅南、北の自転車駐輪場等の指定管理者の指定について、追加上程をさせていただきました。

また、最後には協議会で、四日市市空き家等の適正管理に関する条例についてご説明をさせていただきたいと思っております。

詳細につきましては、担当の者より説明をさせていただきますけど、内容が多岐にわたっておりますので、どうかよろしくご審議のほどお願い申し上げます。

川村幸康委員長

ありがとうございます。

まず、予算常任委員会のほうだけですので、付託議案は後で、まず予算の説明を求めます。

どうぞ。

市川道路管理課長

私からは交通安全施設整備単独事業費のゾーン30について、予算常任委員会都市・環境

分科会資料追加の1ページをごらんください。

ゾーン30の整備についてということで、1番として、ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、最高速度30km/時の速度規制区域を定めるもので、警察庁が重点的に取り組んでいる施策でございます。

本市においても、特に国道23号や国道1号など幹線道路に囲まれた密集市街地では、朝夕を中心に通過交通などに対する歩行者等の安全確保が課題になっていることから、ゾーン対策を行い、生活道路の安全対策を進めようとするものでございます。

2番として、警察との連携。交通安全対策は警察と道路管理者の連携が効果的かつ重要であるため、ゾーン30においても、双方が連携した対策を講じるよう、国土交通省道路局から各道路管理者に事務連絡が発出されているところでございます。

3番としまして、整備区域の決定についてということで、整備区域の選定については、警察、道路管理者が交通量や交通事故の発生状況等をもとに地域住民と協議、調整して決定する場合と、地域住民らの要望を踏まえて、警察と道路管理者が整備の必要性等を検討した上で決定する場合の二通りがございます。

本市においては、本年1月22日に四日市市自治会連合会理事会の場で四日市南警察署交通官からゾーン30の説明を行ったところ、東富田及び橋北の2地区から整備要望がありました。これを受け、警察と道路管理者により現場を調査した結果、交通安全対策の必要性が認められたことから、ゾーン30の整備内容について、地域住民と調整を行い、整備区域決定に向けて合意形成がなされたところでございます。なお、既に公安委員会より、ゾーン30の整備に伴う最高速度30km/時の交通規制については意思決定済みであります。東富田地区については平成25年8月21日付、橋北地区においては平成25年9月30日付でございます。

4番、今後のゾーン30の整備についてでございますが、国においては、平成28年度までに全国3000カ所の、三重県内においては約43カ所の整備を目標とされております。四日市市では8カ所が予定されております。四日市市としては、今回整備2カ所の効果を検証しながら、安全性向上に有効と判断できれば、警察と連携して整備を図りたいと思っております。

以上でございます。

川村幸康委員長

ありがとう。

中村道路整備課長

2 ページのところを説明させていただきます。

四日市市の橋梁長寿命化修繕計画の策定の状況を説明させていただきます。

まず、上の1というところをごらんいただきますと、四日市市が管理する橋梁の建設年次別に表をつくってございます。この平成25年11月末時点で橋梁数は1134橋ございまして、このうち建設後経過年数が50年未満のものは972橋で、50年以上の橋梁は162橋でございます。

2の点検結果の整理をごらんいただきますと、点検につきましては、三重県の橋梁点検要領(案)というのがございまして、これに基づいて調査をしておるわけでございますけれども、橋梁の上部工11項目、下部工4項目の各部材別で損傷の状況を調査いたしまして、表の右をごらんいただきますと、A、B、OKというのがございまして、これ、損傷度合いでございますけれども、これによって仕分けをしております。ここまでが橋梁の健全度調査というので行った部分でございまして、これ以降が長寿命化の修繕計画の内容になってまいります。

一番下の表をごらんいただきますと、表の1のところでは経済性評価というのがございまして、フローをずっと下へたどっていただきますと、の修繕等が当面不要なものから、

1、2、で架けかえが必要というのが書いてございます。こちらに分類をいたしまして、これに係る修繕の費用を算出いたします。そして、建設からの経過年数によって、これから将来の劣化予測を推測、予測を行いまして、修繕管理計画、これをライフサイクルコストと呼んでいますけれども、この計画を立てまして、経済性の評価としております。

そして、優先度の評価については、右下の表でございまして、重要度と健全度の指標によって事業実施の優先度を評価しております。重要度については、例えば橋梁が重要路線であるとか、重要路線の上にかかっている橋であるとかというようなことから評価をいたしまして、健全度につきましては、点検結果で深刻な損傷がある場合なんかを評価として挙げさせていただいております。この経済評価と健全度評価によって計画を立ていくのでございますけれども、学識経験者等のご意見を参考にいたしながら修繕計画を策定していくということでございます。

現在の状況でございますけれども、おおむね60%から70%の進捗率でございます、工期といたしまして、3月10日が末でございますもので、それまでに計画を策定するように現在進めているところでございます。

以上でございます。

館都市整備部理事

それでは、私のほうから内部・八王子線に関する資料をご説明させていただきます。本日お配りいたしましたA3判の予算常任委員会資料、追加2と書いてあるものでございますが、お手元でございますでしょうか。

川村幸康委員長

はい、どうぞ。

館都市整備部理事

よろしいでしょうか。

川村幸康委員長

はい。

館都市整備部理事

ちょっとめくっていただきまして、左側に目次を書いてございますが、1ページから12ページがこの前の議案聴取会でご指摘のありました、ご請求のありました追加資料でございます。その他の追加資料を13、14ページにつけさせていただいております。

それでは、順を追ってご説明をさせていただきます。

まず、1番でございますけれども、今後の国への申請などのタイムスケジュールについてというところでございます。

今回、内部・八王子線を途切れなく運行していくということではありますが、実は平成27年8月までに、まず、近鉄が所有しております昭和20年代製の車両、これを更新しなければ継続できない旨、当初から近鉄が表明してございます。このため、遅くともこの平成27年8月までに車両更新をするということが必要になってくるわけでございますけれども、

2番のほうにいていただきまして、これに対して、国からの補助を受けていこうということになりますと、平成26年7月ごろまでには、鉄道再構築事業という、そういう補助メニューがあるわけですが、その実施計画を国へ申請していく必要がございます。また、それと同じような形で、地域公共交通総合連携計画というもの、これは提出でございますけれども、提出する必要がございます。

このあたりのスケジュールにつきましては、ちょっとめくっていただきまして、5ページでございます。同じ資料の5ページのスケジュール表をごらんいただきたいと思います。

これは、議員説明会の折にもご説明をさせていただいたスケジュールでございますが、今、この11月定例月議会で、一番上のところでございますが、11月定例月議会でご審議を賜る条例とか予算があるわけでございます。ここでご審議を賜って、ご議決を賜れば、その下の近鉄との確認書の締結に移って行って、近鉄と全面的に協力しながら、先ほど申しましたような地域公共交通連携計画であるとか、鉄道再構築事業の実施計画をつくっていくということになります。それをつくるに当たっては、近鉄の協力が不可欠でございます。

夏ごろに申請をいたしまして、その年度内には認定を受けまして、平成27年度から補助をいただく、あるいは事業も実施していくという流れがございまして、今回ご提出させていただきました関連議案、これにつきましてご議決を賜らないと、近鉄との確認書のほうが押せないということございまして、その辺をぜひご理解賜りたいということでございます。まず、1番はそういったところでございます。

もとに戻っていただきまして、2番をごらんいただきたいと思います。

仮に廃線となった場合における他の手法との比較ということのご質問がございました。もし、廃線となった場合の対応策といたしまして、当初から近鉄が提案しておりましたBRT、バス高速輸送システムというのがございます。そのほかには、一般道路へ路線バスを走らせるという方法になろうかと思えます。

まず、この一般路線へバスを走らせるということに関しまして、一般道路に路線バスが入って走らせるということになりますと、国道1号を利用するルートが主になるということになるわけでございますけれども、この国道1号につきましては、混雑度が1.79と、これは平成22年度の道路交通センサスの結果でございますけれども、通常の数よりも79%多い、これは常時50%以上渋滞しているという状態でございます。慢性的な混雑状態をあらわしている数値でございます。

そういった中で、バスの定時性とか速達性を確保するという事は非常に困難であろうということで、もし仮に路線バスを走らせるとなると、国道1号に並行して少なくとも2車線を有する新設道路を新たに整備する必要があるというふうに考えます。

そういった場合に、どれぐらいの事業費がかかるかというのを検討しましたが、その右側のところの表でございます。

以前、この並行する路線で、堀木日永線というものを整備いたしました。これが970mで約48億円かかってございます。市街地の中を道路を抜いてということで、移転補償費など非常にかかっているわけですが、同じように、これらの事業費がかかると。今回、内部までですと5.7km、5700m程度になりますので、それと比較いたしますと、おおむね282億円、それ、本当に超概算ではございますけれども、これぐらいの費用がかかってしまう。当然、その整備には工期もかかってくるということで、一般道路に路線バスを走らせていくということは非常に困難であろうということでございます。

また、年間、現在360万人の方がご利用いただいている鉄道路線を路線バスに転換するというところでございますので、これの1ページの右側です。

川村幸康委員長

杉浦さんが求めた資料を説明。

どうぞ。

館都市整備部理事

よろしいでしょうか、1ページの右側でございます。1ページの右側です。

中段から下でございます。ピーク時には2800人の利用があるということで、バスも70台ぐらい必要になってまいりまして、これら、近鉄四日市駅からの利用者も約1200人、そのうちあるわけですが、それらのバス待避所とかそういったことを考えると、物理的に困難であろうという結論に至っております。

それから、もう一つがBRTということでございますが、BRTへの転換につきましては、これまでもご説明をさせていただいておりますが、別紙3、8ページをごらんいただきたいと思っております。

8ページのところにBRTでやった場合の事業費と、それから課題を列挙してございます。BRTを整備する場合、これは近鉄で全て整備費は市が負担してということで当初か

ら言うておりましたが、これを市が負担するということになるのと非常に大きな事業費になる。特にまず初期投資として、イニシャルコストとして36億円から39億円かかるということで、その内訳といたしまして、撤去費等が6億円、それから舗装等、あるいは信号等の整備を含めまして、道路整備費が14億円、それからバスの車両購入が6億円から9億円、この6億円から9億円というのは、2両連節バスを導入した場合には9億円、連節バスにしなければ6億円ということでございます。それから道路敷地、これは道路事業ということになれば用地費、これ、取得しなければなりませんので、私どもが試算しておる用地が10億円程度でございます。これらを含めると、全てで36億円から39億円がイニシャルコストにかかる。

それから、バスは10年ごとに大体車両更新していかなければなりませんので、10年ごとにバスの車両更新が6億円から9億円かかってくる。その他、維持管理等に1000万円、あるいはBRTの運行経費が約2億円かかるというふうでございます。

それらは経費面でございますが、右側のほうに、やはり新たなシステムということでさまざまな課題が想定をされておりました。特に課題1のところでございますけれども、交差点、これが現在で踏切が38カ所ありますので、それを全て交差点にしなければなりません。交差点になりますと、当然、安全面での観点で非常に困難なものになってくるだろうと、一つ危惧をしております。

それから、課題2といたしまして、輸送力、速達性でございます。1車線の道路しかつくれませんので、現状の敷地を利用していくと。その中で本当にバスで対応できるかというところがございます。

それから、課題3としまして、当然、BRTにするには二、三年の工事期間がかかるだろうと、市が実際にこれぐらいの道路事業をやろうとすれば、そのぐらいかかると思うわけでございますけれども、その間は代替輸送として、先ほど申しましたような、一般の路線バスに転換しなければなりません。それは本当に非常に困難な状況であるという。代替輸送に転換される前までの間が非常に困難になるだろうと。

それから、もう一つ、夜間にはバスが走りませんので、その間、専用道路のところにいるんな交通が入ってくる可能性が十分考えられます。暴走族などが入ってくることも考えられるといったことで、やはり新たな試みでございますので、いろんな課題が想定されるわけでございます。こういったことから、BRTはなかなか選択肢としては難しいだろうという判断をしたところでございます。

それでは、めくっていただきまして、2ページ、3番でございます。

11年目以降のシミュレーションと、それから市の負担を軽減するスキームの検討というところでございます。

まず、負担を軽減するスキームの検討の中で、今回、内部・八王子線を鉄道で残すためにどういう方法があるかというところでございますが、まず、想定されるのが、近鉄の子会社による第1種鉄道事業として分社化して運行を行うというものでございます。これは要するに、施設も運行も全て一つの事業者でやるというパターンでございます。これが第1種鉄道事業者と申しますが、それと、それから今回提案させていただいております公有民営化方式、第2種鉄道事業者が運行し、第3種鉄道事業者が施設を保有するというパターンでございます。

この二通りが考えられるわけでございますけれども、それぞれについて試算をしたところ、まず、第1種鉄道事業者でやった場合の資料を9ページ、済みません、いろんなところに飛んで申しわけございません。9ページをごらんいただきたいと思います。

これは、近鉄が作成した第1種鉄道事業者、子会社でやった場合の試算に、あと、これはご指摘いただいたんですが、市のいわゆる車両更新に対する補助金、それも下段のほうにつけ加えて、トータルどれぐらいの市の負担になるのかということ資料としてつけさせていただきます。

真ん中どころの収支計算が第1種鉄道事業者でやった場合の試算でございます。この場合は、分社化することによって、鉄道が分離することによる乗降客の逸走率、乗車減は8.6%と甘めに見ております。これは甘目というか、伊賀線並み、近鉄さんは伊賀線でそういう実績がございますので、伊賀線のパターンで仮定をされております。その結果、収益と支出を差し引いた一番下の経常損益でございますけれども、初年度2億円、それから2億6000万円というような形、徐々に膨らんでいきまして、トータル10年間の一番右側を見ていただきますと、29億円の赤字になると。11年平均ですれば、2億9100万円ということになります。

それにプラス、今回、もしこの場合ですと、市は事業費の6分の1、設備投資の事業費の6分の1を負担するパターンになりますので、その負担する額が1億2700万円から始まりまして、このような数字で負担をすることになります。この計上損益を補助し、かつ、この設備投資を市が負担するということになりまして、一番下の合計欄になりまして、3億円台の負担ということになりまして、一番右でございますが、10年平均でいきますと、

3億2500万円の負担となるということで、3億円強の市が負担をしなければならないということになります。

一方、公有民営方式ということでまいりますと、次の10ページの試算表でございます。これは議員説明会でもご説明を申し上げました試算でございます。これにつきましては、一番上が第2種鉄道事業者、これが新会社でございます。新会社の経営につきましては、設備投資とか、あるいは設備の維持管理が公有民営と、公有のほうになりますので、それは市が負担するということになりますので、その分が軽くなりまして、第2種鉄道事業者は20%の運賃収入が減ると仮定をいたしましても、一応黒字になるであろうという想定をしております。また、人件費を計画的に削減していくことによって、徐々にその黒字幅は広がっていくという想定をしているわけでございます。

一方、当然、市としましては施設を補助しますので、その施設に対する維持管理委託、あるいは修繕費等々が伴ってまいりまして、それが中段どころの第3種鉄道事業者の経費でございます。これは、大体年間1億4000万円前後ということで、10年間では14億円の負担になるということでございます。これをB引くAとしておりますけれども、覚書のところで、確認書のところで何度もご説明いたしました、黒字になった場合には市のほうに還元をしていただくということを想定いたしますと、BからAを引きますと、経常的な市の負担額がこのような形で1億2400万円、1億2300万円、10年間で約9億6200万円になるということでございます。

一方で、今回、車両更新とかいろんな補助、施設の整備をしなければなりません。それらの設備投資の市の負担額、これは全体事業費の2分の1を市が負担することになる。国が3分の1、県が6分の1、残りの2分の1を市が負担することになりますけれども、その市が負担すべき2分の1の額が、この真ん中どころのCという欄でございますが、3億8000万円、2億3600万円ということで、当初の4年間におきまして、車両の更新、それから改修というのを集中的に行いますので、当初4年間に大きな財源が必要になります。それ以降は定常的な改修、枕木の改修であったりとか、ホームの改修であったりといったようなところでございますので、そんなに大きな数字になりませんが、当初4年間が非常に大きくなるということでございますが、10年間でトータルいたしますと、一番右の10億600万円になるということでございます。先ほどの9億6200万円と10億600万円を足しまして、10年間で市が負担する総額が19億6800万円になるというわけでございます。

そこで、近鉄のほうから支援金、協力金としていただく8億円、これを現時点では前段

のほうの4カ年に多く充当させていただいて、市の実質負担額を下げていくということに今は考えてございますけれども、これを引きますと、下から2段目の数字の11億6800万円が10年間市が必要となる経費であるというところでございます。

それから、11年目以降でございますが、それが一番右端の表でございます。ここの表の一番右でございます。計画的な人件費の削減等々ができるという前提ではございます。それから、設備投資は最初の4年間で主になってまいりますので、次の10年間では、11年目以降では大きな投資はございません。そういったことから、11年目以降は、ここにございますように、結果だけ申しますと、下から2行目の7800万円、これが市の負担になるというふうに想定をしているわけでございます。ただ、一番下に、議員説明会でもご指摘いただきましたけれども、用地をただで借りる分、固定資産税の減免をするということで、その減免については約700万円ということでございますので、これも負担と考えれば、7800万円と700万円を足して約8500万円の市の負担で11年目以降継続できるというふうに考えているところでございます。

済みません、あっちこっちしますので一回戻っていただきまして、2ページのほうにお戻りいただきたいと思えます。

2ページの左側の4番でございます。

近鉄のシミュレーションと四日市独自のシミュレーションの条件設定が違うことについて、合わせろというご指摘がございました。それは、先ほどご説明した表が合わせた形のものになってございます。

それから、右側でございます。5番をごらんいただきたいと思えます。

第3種鉄道事業者の費用負担の透明性、例えば特別会計の確保といったようなところのご指摘をいただいております。今回のスキームというところにおきましては、先ほどご説明しましたように、第3種鉄道事業者の市には運賃収入はございません。運賃収入は第2種鉄道事業者に入っております。それで、第2種鉄道事業者は民間企業として会計処理がされるわけでございますが、本市が担うこととなるこの第3種鉄道事業者につきましては、収入がない中で鉄道の保守管理及び施設を無償貸し付けしていくということでございますので、収入がない中で特別会計というのはなかなか難しいのかなと。例えば信楽鉄道とか若桜鉄道という他都市の一例でも、一般会計でこの部分は処理されておるところでございます。

しかしながら、私どもといたしまして、毎年の内部・八王子線に要した経費全体、これ

をきちんと管理していく、あるいは外に向かって議員の皆様方や市民の皆様にお示しして
いかなきゃならないというふうなことは十分思っています。したがって、先ほど
見ていただきました10ページのような表ですね。一番上に、先ほどのシミュレーションで
ございますけれども、第2種鉄道事業者の経営状況がまずあって、それが黒字か赤字か。
それから、第3種鉄道事業者としての四日市市がどれぐらいの経費を負担したのか、設備
投資をどれぐらいしたのかといったものを全て網羅した形の表を毎年作成して公表してい
くということで、内部・八王子線にどれぐらいの経費がかかっているのかということをお
示ししていきたいと、そういうふうに思っているところでございます。あと、例えばここ
に基金の残高などを載せていくことによって、より精度が上がるのではないかなというふ
うに思っているところでございます。

戻っていただきまして、2ページの6番でございます。

出資率を25%にした理由というところでございます。今回、この鉄道事業を継続という
ことで、どうしても鉄道を運営する新会社は鉄道事業のノウハウを持った民間会社が主体
となる必要があるなど、これは大前提でございます。しかしながら、その第2種鉄道事業
者に対して、新会社に対して増収策とか経費節減といったようなところで、収支面で市も
関与していく必要があるというふうな認識でございます。そんな中で、地方自治法上で監
査委員による監査が可能となりますが4分の1以上出資すれば可能になりますので、これ
を一つの目安といたしまして、4分の1の出資と。あくまで主体は民間の鉄道事業者で
ございますけれども、市としてもそういう監査が入れるという意味で4分の1出資をさせて
いただいたというところでございます。

めくっていただきまして、7番でございます。

新会社の経営等に対する議会からの資料請求等への対応というところでございます。こ
れは6番とほぼ重複をいたしますけれども、先ほど申しましたように、監査ができるので
4分の1以上のところでは監査ができます。それと、当然、出資をしている市としまして、
議会からの資料請求に対しては十分対応できるものというふうに考えております。

それでは、8番をごらんいただきたいと思います。

赤字を補填する場合の上限設定についてというところでございます。これにつきまして
は、各会派でご説明をさせていただきました11月26日の時点での資料におきましては、設
定についてはその時点では考えていないというご説明をさせていただきましたところござい
ますが、多くの議員の皆様方から、やはりそういう上限を設定すべきであろうというご意

見を頂戴しておりました。

そういったこともありまして、内部で調整をいたしまして、一つの考え方をここにお示しをさせていただきます。まずもって、第2種鉄道事業者の経営状態が継続的な赤字とならないよう近鉄と協力しつつ、10年間鉄道事業を継続した上で事業内容の検証をまず行うというところでございます。その検証の結果、第2種鉄道事業者の経営状態が継続的な赤字となっている場合、抜本的な事業の見直しを行ってまいりたいという考えでございます。さらに、検証の結果、10年目の段階では経営状態が良好だったという場合であっても、11年目以降において仮に赤字状態が複数年連続して続く場合には抜本的な事業の見直しを行ってまいりたいというふうに考えているところでございます。これを一つ、今回、市としての見解として出させていただきます。

これは、先ほどの10ページの表の一番上の第2種鉄道事業者の経常損益、これが連続的な、継続的な赤字に陥っているといったような状況の場合には、やはり市としても何らかの抜本的な考え方を考え直さなければならないと、そういうふうな考え方でございます。

続きまして、9番でございます。

近鉄からの協力金である8億円の使い道、用途についてでございます。これは、本会議の議案質疑でもご答弁させていただいておりますけれども、近鉄からの8億円、これは存続を支援するための協力金として基金に拠出をしていただくものでございます。今後10年間のシミュレーションをする中で、市の財政負担を見据えた上で、市として活用していくべきものと考えているところでございます。

先ほど、シミュレーションのところでご説明いたしましたように、この第3種鉄道事業者、本市にとりまして、車両の新造や改修、維持修繕といったところを担うわけでございますが、当初4年間で非常に集中的に財政負担が重くなるということを想定してございます。そこで、現時点の考え方としましては、この基金を撤去費用として残しておくのではなくて、当初4年間を中心に市の財政負担を軽減するためにバランスをもって充当していきたいという考えでございます。しかしながら、今回いただいたご意見も踏まえまして、基金からの充当の仕方については柔軟な対応を検討していく必要があるというような考え方でございます。

次に、10番でございます。

他の公共交通に対する市の対応方針、それぞれ違うじゃないかというご指摘がございました。そこで、現在、他の公共交通に対する市の支援、どういうことをやっているかとい

うご説明をさせていただきます。

現在、市内の公共交通の支援につきましては、この下の表にございますように、まず、バス交通につきましては、自主運行バスとかに3路線、これらにこのような形で支援をしてきてございます。また、NPOバスについても360万円負担になっているというところでございます。

一方で、三岐鉄道の三岐線本線でございますけれども、ここに対しまして、平成2年から平成16年で約7000万円、それから、朝明川の災害が平成23年度ございましたが、そこでも1100万円、また、鉄道施設の安全対策事業、これは緊急経済対策のときでございましたけれども3000万円、それから、今後平成25年度から平成37年度の13カ年にわたりまして各年1500万円で、13カ年で1億9500万円の補助もしていくという計画になってございます。

こういうふうに、これまでも市としまして公共交通に対する支援をしてきております。この形態はさまざまではございますが、市としては公共交通に対する支援をやっているというふうに認識でございます。ただ、この公共交通に対する支援については、地域の人口密度であるとか、土地利用状況であるとか、地域ごとによって特色も考えますと、一律に一定額を支援していくというものにはなかなか難しいのかなというふうな思いでございます。

今回、内部・八王子線を存続させるための基本的な考え方といたしましては、11ページをごらんいただきたいと思います。

11ページの上でございますが、これは1回目の議員説明会でご説明した内容と重複をいたしますけれども、内部・八王子線を残す必要性というところで、まず、基本的に少子高齢化を迎えまして、本市のまちづくりにとって鉄道は必要不可欠という大前提でございます。その中に、特に高齢者とか学生などの交通弱者にとっては日常生活で必要。それから、市が考えておりますコンパクトシティへの取り組みとか、鉄道駅を中心としたまちづくり、このためにも内部・八王子線は必要であろうということが一つでございます。

それから、2点目としまして、100周年を迎えた歴史ある路線を観光資源として活用可能であろうということ。

それから、3点目といたしまして、(3)でございますが、鉄道は地球環境にとって最もすぐれた交通機関であると。二酸化炭素の排出量が一番少ないということ。

それから、4点目といたしまして、上位計画における公共交通施策の位置づけということで、総合計画におきましても、誰もが自由に移動しやすいまちづくりといったところ

で、持続可能な公共交通の実現を目指してございますし、その後、策定いたしました四日市市都市総合交通戦略におきましても、地方鉄道、支線路線の維持を位置づけているところでございます。

それから、5点目ですが、これ、重複いたしますけど、何と申しまして廃線となった場合の代替交通が非常に難しいというのが大きな点でございます。バスでの代替交通の確保は難しいということと、先ほどもご説明いたしましたBRT構想、それから、自家用車に転換するということになりますと、当然、国道1号とか東海道、これがもたなくなるというのが明らかでございます。そういったことから、内部・八王子線は残すということにしたわけでございます。

一つめくっていただきまして、12ページに総合交通戦略の大きな考え方をご説明させていただきます、この際にですね。

これは、平成23年度に策定をいたしました、現状の市の公共交通は左側のような状況でございます。鉄道もバスも四日市駅を中心に、あるいはJR等も行く場合もございますが、中心に放射線状にそれぞれが伸びているという状況でございます。この状況を、今後、道路等も北勢バイパス等も整備されてまいるといったことも含めまして、右側のような形で、鉄道の支線であるとか、あと、バスの一番よく走っている例えば笹川とか三重団地を結んでいるようないわゆる幹線、三重交通としては、そこが黒字になっているところでございますけど、そういった幹線バス網、これをまず基本として残していく、持続可能なものにしていく。その上で、それぞれに対して緑色でくるくと巻いてございませぬけれども、地域に密着した生活交通、いわゆるコミュニティバスといったようなものをそれぞれの拠点のところで回していく。先ほどの支線とか幹線バスに乗って中心市街地のほうに来れると、そういった形をこの総合交通戦略で位置づけしてございまして、このような方向性で将来的に公共交通を考えていくというのが、今の市の大きな方針でございます。

それでは、済みません、戻っていただきまして、4ページの11番をごらんいただきたいと思っております。

調査費の内容でございます。今年度の、今回お願いしております400万円と、それから債務負担をお願いしております600万円、合わせて1000万円の調査委託費の内容はどういうものかということでございます。

その四角の中にお示ししておりますように、まず、地域公共交通総合連携計画というのを作成してございまして、その内容としましては、市内の鉄道、バスの交通を含む公共交

通の現状と課題、これをまとめる。それから、特に内部・八王子線沿線のニーズ把握も含めて課題の整理をする。それらを踏まえた上で、利便性向上のための駅前広場の整備や利用促進のためのイベント開催などの公共交通施策、それらを連携させたアクションプランを検討していくとごうこととございます。これらをまとめまして、地域公共交通総合連携計画というものを作成して、それを国土交通省のほうに提出していくとごうこととございます。

それから、第3種鉄道事業者の認定を受けるというところでは、鉄道事業法に基づくさまざまな必要書類がございまして、その作成、その添付書類を作成していくとごうこと、ごうことの内容をこの債務負担を含めまして、委託の中で実施していきたいと、ごうこととございます。

それから、右のほうとございます。存続が合意された後の収支シミュレーションの作成予定についてとごうこととございます。

今後、近鉄との間で確認書が締結できると、両者が協力しながら事業を進めていくとごうこととございます。第2種、第3種鉄道事業者として、国からの認定を受けるための鉄道事業再構築実施計画をつくってまいりまして、その中で改めて10年間の事業計画を作成していくとごうこととございます。なお、作成していくに当たりましては、確認書のほうの第10条で示しておりますように、市と近鉄は新会社の健全な経営のため、人件費や維持費のコスト削減、増収に協力する旨の合意がされておりますので、その精神にのっとって計画を作成していくとごうこととございます。

それから、ご指摘の資料の最後とございます、13番、これは、先だつての議案質疑の中で小川議員に最後にご指摘をいただきました。第2種鉄道事業者の黒字を基金に繰り入れても大丈夫なのかと。それで国の支援を得られるのかとごうこととございました。この点につきまして、収支が黒字となった場合に、内部・八王子線の基金に相当額を支出していただくわけとございます、その内容を国土交通省に確認した結果、今回の鉄道事業再構築事業の認定を受けるに当たっては問題ないものというとごうこととございます。

以上がご指摘のあつた、あるいはご請求のあつた資料とございます、あと、追加資料といたしまして、13ページ以降をごらんいただきたいと思ひます。

13ページにこれまでの会派説明等でさまざまなところで近鉄からこんな協力がありました、こんな協力がありますよとごうことをいろんなところで出ておりましたので、整理した表をつくっております。

近鉄からの協力内容を提示いたしますと、鉄道施設等の無償譲渡が6億円、それから存続支援のための協力金が8億円、それから鉄道を分離するための費用として、変電所の新設、それから近鉄本体の駅務機器などの改修、これらが3億円から4億円、それから第2種鉄道事業者への出資金が近鉄側は3750万円ということでございまして、トータルすると17億3750万円から18億3750万円、これがあります。それから、これはお金になかなか換算できないんですが、10億円相当の土地を無償貸与していただくと。これを仮に足せばそのような数字になるというところでございます。

それから、当然、その他の協力内容として、鉄道運営のノウハウであるとか、新会社のコスト削減と増収への協力、これらは何度も申しておりますが、確認書の中で確認している内容でございます。

それから、右側に内部・八王子線に係る今後の利用促進策について、ハード面とソフト面でまとめてございます。

まず、ハード施策でございますが、駅前広場の整備ということで、これにつきましては、西日野駅、それから内部駅におきまして、駐輪場の増設であるとか、送迎用、キスアンドライドのための駐車場など、これを整備していく予定でございます。

それから、といたしまして、今回、土地を無償で貸与を受けます。内部・八王子線沿線ですね。この土地を活用いたしまして、西日野駅とか内部駅、これ、駅前広場を整備するところ以外のところでは駐輪場が不足している駅において、この土地を活用して駐輪場の整備を実施していきたいという思いでございます。

それから、今回、車両が更新をされます。車両を更新いたしますと、現在、冷房が入っておりませんので、その車両の更新をしまして冷房化がされます。

それから、としまして、沿線の都市開発の促進というところでございまして、この内部・八王子線の沿線におきましては、大規模な社宅跡地、既に計画が進みつつございますが、土地の開発とか、あと、農地もまだまだ残っている、そういった未利用地が残っているところから、都市計画マスタープランの中で言うております既成市街地の有効活用という観点から、開発許可制度を積極的に利用しまして、沿線地域の定住促進を図ってまいりたい、そういうふうに思っております。

それから、大きな2番、ソフト施策でございます。これにつきましては、これまでもさまざまな団体の方にもご協力いただきながらいろんな啓発活動を行ってまいりました。例えばでございますけれども、広報に載せるとともに、平成25年4月にシティロードレー

ス大会における利用促進活動を行いました。それから、ナローゲージ応援団と連携した利用促進といたしまして、写真展の開催であるとか、沿線住民のアンケート、存続を願う市民の会の開催とかということもしていただいております。その他のイベント、東海道ウォークでの啓発活動などもしていただいております。

こういった実績を、これからも当然こういったことを継続していくということとともに、一番下でございますが、地域団体とか支援団体を含めた、仮称でございますが、市が中心となりまして、利用促進協議会というものを設置していきたいという考えでございます。そういった中で、基金への寄附協力であるとか、利用促進のためのアイデア提供、それから応援券、記念切符などの販売協力、駅の美化活動といったようなところにご協力いただきながら、利用促進策を進めてみたいというふうに考えております。

それから、めくっていただきまして、最後でございます、14ページでございますが、料金の比較が、他の路線との比較、特に三岐鉄道との比較表をというようなお声がございましたのでつけさせていただきます。この表でございますが、一番左が現行の近鉄内部・八王子線の値段でございます。今、170円区間と220円区間がございます。三岐鉄道さんの場合におきましては、この距離に応じまして、160円から300円まで、距離に応じてこのような金額になってございます。ちなみに、伊賀鉄道であるとか、養老鉄道につきましては、今回、市が想定しております金額と同じでございます、一番右に今回の新会社で想定しておる料金は200円区間と250円区間にしていってどうかというのが今の試算の状況でございます。

それから、最後に一番下でございますが、定期券、特に通学定期券の比較をというご意見、ご指摘がございましたので、3駅でございますが、三岐鉄道の富田駅から暁学園、山城、あるいは保々、それぞれ1カ月定期から6カ月定期の値段表をつけさせていただきます。これにつきましては、議員説明会の際に新たな定期の値段はどうなるのかということで一覧表を提出させていただいておりますが、それと比較するという意味で今回つけさせていただきます。

長くなりましたけど、説明は以上でございます。

川村幸康委員長

ありがとう。

2時まで暫時休憩いたします。

13 : 50 休憩

14 : 00 再開

川村幸康委員長

それでは、委員会を再開いたします。

ご説明はお聞き及びのとおりです。

ご質疑に入ります。

まず、内部・八王子線について、特化してご質疑をお願いします。

杉浦 貴委員

たくさん質問させてもらいましたので、資料もたくさんきちっとつくっていただいて本当にありがとうございます。中身はともかくとして、これだけ短期間の間にいろいろ、数字なんかもちきちと入れていただいてあるので。思いつくままにといたらおかしいですけど、順番に従ってちょっといろいろ聞きたいなと思います。

まず、8番の赤字補填の上限についてなんですけれども、やっぱり内部・八王子線で存続させて、このまま進めていくということを前提にして、このスキームで例えば進むと仮定した場合に、10年目までに、10億円ちょっと、それから11年目から7800万円の、考えによっては8500万円になるのかというようなところで進むわけですけど、どこまでやるんですか。このまま20年、30年、50年、100年やるんですかと。一体幾らお金を積んでいくつもりですか。そこがもう丸っきり見えなわけですよ。今のこの説明でも検討はするということなんですけれども、やっぱりキャップはかぶっていない。

だから、場合によって赤字がふえましたと、ふえた場合は見直しますというような言い方ですけども、じゃ、幾らにするんですか、一体幾らになったらそのふたを閉めようとされるんですか。期間は、じゃ、どうなんですかと。今、10年は固定した形になってますけれども、あと、それを10年、20年、10年ごとに2回も3回も4回も5回もやっていくんですかと。線路自体がどれぐらいもつかという話もありますし、それから環境の問題もあるし、そこら辺のところは、結局、つくっていただいたのとは見えないように思うんですけども、まずそこを聞きたいんですけど、そこはどういうふうに考えたらいいんでしょう

うかね、この8番のところ。

館都市整備部理事

10ページの表をごらんいただきたいと思います。本日の資料の10ページでございます。

今回の考え方は、この一番上の第2種鉄道事業者が継続的な赤字になった場合、10ページでございます。10ページの表のシミュレーションでございます。ただ、現時点でのシミュレーションでございますので、今後、国へ提出するときにはまた少し変わってくるかもしれませんが、その中でも、当然、第2種鉄道事業者については黒字という形で提出をしていきます。この第2種鉄道事業者が、今、申しましたような形で、まず10年間は、これは今回のスキームですからやりますが、その後におきまして、この鉄道事業者の赤字が複数年続くような状態になりましたら抜本的な見直しを行うというところでございます。

そして、その部分で、我々としては、公有民営方式という形で施設を市がもって、その設備投資は最初の段階で多いんですが、その後、維持補修費を持っていくわけですね。それだけの支援をしていく中においても、第2種鉄道事業者がもうずっと赤字体質になっていくということであれば、これはなかなか継続が難しいのではないかとございまして、幾らということではございませんが、まさに第2種鉄道事業者が継続的な赤字体質に陥った場合には、第2種鉄道事業者のほうの経営改善によってそれを直すことができれば、それはいいことなんですが、何をやっても第2種鉄道事業者が赤字、継続的な赤字になると、そういうような場合には、やはり市として考えていかなければならないという一つの大きな判断でございます。

杉浦 貴委員

それは赤字じゃなければ、黒字であればできるだけ長く続けますよというふうにも聞こえるわけなんやけれども、じゃ、8500万円であれば、1億円以内であればどれだけでもいくんですか、20年でも30年でもいきましょうと。鉄道がもう使えませんか、あるいは環境から鉄道はやめましょうかという話が出るまでそれを続けるということは、私からいうと、赤字はそれこそ青天井ですよ。何かでどんと赤字が出るか、赤字基調になるまではそのまま積み上げていくことになる、赤字を。

なぜそのことについて非常に僕が気にしているかというと、最終的にこの鉄道を閉めるとき、あるいはその鉄道からバスに動くにしても、最終的に全て税金でしかやれない。要

は市民が最終的には全て始末するという形になっている。それをずっと、今ここで決めれば、10年のシミュレーションとか、11年が幾らになりますよというのはありますけれども、最終的に赤字も、それから施設に係る責任も、それから廃線も、全ての費用というのはみんな市民がかぶるというスキームにするんですよ。

これは国土交通省がつくったスキームですからそのままいきましょうという話なので、それはそれで乗るとしても、どこかでお金の、どこまで赤字を補填していくのかという部分については決めておかないと、鉄道でかかる部分の赤字が一体どれくらいになるかわからないという状態で事業を進めていくというのについて、僕は非常に危惧を感じるので、そのところでキャップをはめませんかと。

幾らを限度にしたら、例えば鉄道からバスに、あるいはもっと違う方法があるなら違う方法を提示してほしいですけども、そういうような方法に行くというようなことを決めるトリガーといったらいいのかな、そういうのも例えば決めたりとか、いろんな方法あると思いますけれども、少なくともその限度を決める必要はあるのではないかということをおもうんですけども、やはり今のようなお答えしか出ないでしょうかね。

館都市整備部理事

私どもとしては、第2種鉄道事業者の赤字というものを限度にして、もし、この表を見ていただきますとわかりますように、第3種鉄道事業者としての市は年間約1億4000万円程度の維持管理委託費と修繕費、これが毎年発生するわけでございます。したがって、今は我々はその1億4000万円ぐらいかかる維持管理経費に対して、第2種のほうから黒字の分はもらってそれに充てていこうということですね。それで、これは今の想定ですが、それを充てると7800万円ぐらいになると。ですけど、第2種のほうがもし収支ゼロとなれば、市の負担は1億4000万円になるわけですから、自動的にですね。

ですから、いわゆるその金額がそれかということ、その時点でどれぐらいの維持管理費がかかっているかどうかわかりませんが、その辺は経費節減できる可能性がありますので、まだ少なくなるかもしれませんが、そういった金額というところが当然そこになってくるんですけども、考え方としては、この第2種鉄道事業者がもう赤字体質でずっとなるようであれば、もうそこで考えざるを得ないと、そういった思いでございます。

杉浦 貴委員

ということは、結論としては、第2種の近鉄75%の新会社の経常収支が赤字が例えば1年か2年か知りませんが、そこら辺のところは、赤字が継続する基調になれば、この内部・八王子線の鉄道自体を考えるというお答えだということによろしいですか。

館都市整備部理事

その赤字の幅にもよりますけれども、それがもし抜本的な見直しというふうに書かせていただきましたのは、もしそこで何がしか経営の体質とか経営体を変えるとか、そういうことが可能になって、さらにそれが黒字になるような知恵が出てくれば、それはそれでいいと思うんですけど、どうやってもそれはできないと、どういう経営体質にしても、例えば、他の事業者が運営したとしても、それは難しいんだといったような状況になれば、これは近鉄さんと協議しないといけません。

今は近鉄さんの子会社という市の出資する会社を含めた第三セクターという形での経営でございますが、場合によっては、議員説明会でもそういうご質問ございましたが、他の事業者ということはないのかという話もございました。今はそれは考えられませんが、将来的にはそういったことも考えられると思うんですが、これは一つの仮定です。

ただ、そういったいろんな抜本的な第2種鉄道事業者の経営体質を考えたとしても、それでもこれはもう赤字を免れないということになれば、それはそこで決断をしなければならない。今、それは私はそういうふうに思います。

杉浦 貴委員

この第2種の企業については近鉄が75%で市が25%、ここの収益というのは全額100%市がいただくんです。基金に入れるんです。それは入るかどうかわかりませんが、しかし、近鉄の株主がいるんですよ。近鉄が75%持っている会社があって、そこが収益を上げています。それを株主総会が何かで見ている。近鉄の株主のほうから、なぜその100%、市と約束しているかもしれないけれども、返してもらいなさいと、50%とか、全部こっち持ってこいとか、そういう要求が例えば出て、今もくろんでみえる収益を全部こっちにいただきますというのは崩れて、例えばここの収益のところは赤字基調になったり、どうなるかわかりませんが、そういうことというのは想定されていますか。

僕はちょっと想定しているんですけど、ひょっとしたらということも頭に入れておかないと大変なことになってはいけないので、ちょっと話違うけど、第2種のところの収益

のところも、近鉄との間で別の確認書、今、一つ確認書ありますけれども、近鉄と第2種の会社の運営についてというところも必要ではないのかということを見ると、赤字になる理由というのは、今、おっしゃっている運賃やら運営に関するところばかりでなくて、そういう近鉄との関係についても、ほかにもあるかもわからん、もうちょっと考えてみないとわからんけれども、そういうことも想定しないといけないのではないかというふうに思いますが、どうですか。

川村幸康委員長

答弁は、法的にまずどうなんですか。

館都市整備部理事

その件につきましては、近鉄に確認をいたしました。近鉄は今回8億円の協力金を出すと、あるいは公有民営方式で内部・八王子線をしていく。そういったことについては、取締役会にかけております。これについては、株主に対しても、こういうスキームで四日市と協力をして、この内部・八王子線を存続することが近鉄にとってもメリットのあることなんだという説明をしながら、きちんと株主に対して説明責任を果たしていくと、これはもう近鉄側の、近鉄と市が確認書で交わした内容をきちんと株主に対して説明をしていくこととなりますということでございました。

ですから、法的にそれが問題とかそういうものではございませんが、やはり株主からそういう意見が出るかもしれませんが、それについては近鉄の責任において、近鉄の中で、それは経営方針でございますので、今回の経営方針でございますので、この経営方針をきちんと説明をしていくというふうに、これはご指摘いただいてすぐのことでしたので、そういう形で、電話ではございましたけど、そういう確認をいたしました。

川村幸康委員長

いや、理事、それであっても、株主からそういう声が上がった場合に、法的にはどうなんやということです。

館都市整備部理事

法的には、これは経営の問題でございます。そこで背任とかそういうことじゃなくて、

そういう経営方針で内部・八王子線を市と協力して運営していくという方針を経営方針として立てて出して説明するので、法的にはそれは問題ない。

杉浦 貴委員

それはそのとおりやと思うし、何も言われることはないかもわからんけれども、要はそれは当たり前の話で、こんな問題になるのは、法的にどこかで訴訟になったり訴えが起こったときに問題になるだけで、それ以外のところは別に何も了承されておりや問題はないうらう、経営の問題なんやで。ただし、それが出てきたときには、きちっと方針を決めておかないと、近鉄側も決めておかないかんし、市のほうもそれがもし出てきて訴訟になったりした場合はどうするかということを考えておかないといけないということからいうと、ここの赤字の原因として、そういうことは常に頭の中に置きながら動いてもらわんといかんということからいうと、やっぱり確認書が必要なんじゃないのかということになっていくんやけど、そこら辺はやっぱりどうなんでしょうか。一旦ここでやめますけど。

館都市整備部理事

まずはそれ、基本的に確認書をごらんいただきましたようにきちっと書いてあるわけございまして、これを市と近鉄が判こを押すわけですから、これについては、まずこれが近鉄も今現在この案で了承しておりますので、これを出します。今あったのは、もしそういう状態が、株主からそういうことが起こったとしても、それに対してきちんと確認書を履行してくれるようにということの、もう一つ確認、確認書の確認とでも申しますかね。ここできちっと確認しておりますので、本来、これをもし履行しなければ法令違反ということ、この確認書の違反になりますので、それは我々からも近鉄にそういうふうきちんとしてくださいねということになると思うんですけども、これにつきましては、そういうことになったとしても、これは履行するものですよという確認を再度、別途この下に詳細のところでもそういったご意見もあったので、そういうことは検討していけると思いますが、少なくとも基本的にここでこういう、黒字の場合には全部いただくと、逆に赤字の場合に補填するということもありますように、それをきちんと交わすわけございまして、もうベースはこれで、近鉄との間にはそれでいけると。そういったご意見がありましたことは、それは再度必要に応じて、具体のところのやりとりのところでそういった文言など必要であれば検討していきたい。

杉浦 貴委員

ちょっと、今、ここまでの確認なんやけど。

川村幸康委員長

6 ページのことやね。

杉浦 貴委員

8 番ね。上限設定。そのお金の部分で、僕としては具体的に金額はというような感じで僕は思っていたんやけれども、そうじゃなくて、見直すんやと。それは何を見直すかといったら、第2種が赤字になった時点で事業そのものを見直す、鉄道そのものを見直しますというお話でしたよね。それがその上限設定と一緒に意味やということをおっしゃっていて、それが最終の答えであるという理解で、今のところ、これについてはいいんですかね。ちょっと休ませて。

諸岡 覚委員

今の杉浦委員が言われたところのあたりの上限なんですけれども、要するに私が幾らまでやないとあかんとか、そんなことを言うつもりも何もないんだけど、今言っている話は、簡単に言えば、赤字が出てきたらそのときになったら考えます。ただ考えるということだけを、今、約束しておきますという、それだけの話じゃないですか。それでは、例えば、今、きょうの段階でも客は減り続けておるわけですよ。何年か前から、あそこ廃線なるかもわからんと言われておって、地域住民みんながやばいな、やばいなと思っておる中でも減り続けたわけですね、客は。

そうすると、やっぱりある程度、乗降客数を維持していこうと思うのであれば、絶えず危機感を持っておってもらわなあかんし、そういう意味では、スタートする段階で初めからこのラインを下回ったら撤収だというのをやっぱりつくっておかんとかあかんのかなと思うんですよ。それが例えば乗降客数ベースで見るとか、収支ベースで見るとか、あるいはほかの何かの指数で見るとか、それは私は専門家じゃないのでわからんけれども、やっぱり地域の皆さんに危機感を持ってもらって乗ってもらうための算段はしておかないかん。今のままだと、ああ、何かいろいろやばい、やばいって聞いておったけれども、市が助け

てくれた、よかった、よかったで終わっていくわけですね。このままどんどん恐らく人は乗り続ける人が減っていく。

私はやっぱりどうしてもここのスタートの段階で、この会議中にその数字を決める、そこまで言うつもりはないけれども、いつまでに、例えば来年の4月までに、あるいは再来年、平成27年度でしたか、新会社が設立するときまでに撤収のボーダーラインを決めるんだみたいな明確な日時を区切っていただいて、何らかのボーダーラインを設けるという意味を持たなきゃいけないと思うんですけれども、やっぱりそれはできないんですかね。あくまでも今できるのは、そのときになったら考えますということしか約束できやんということなんですか。

館都市整備部理事

まず、10年間はきちんと、これはやらないといけないだろうということは大前提ということになっています。当然その10年だけで判断することにならないと思いますので、今おっしゃられたように、毎年の実績、先ほど申しましたような形の表をつくりながら、第2種はこれだけの経営状態でした、第3種としてはこれだけを負担しました。そういったことを当然見ていく中で、それで、当初の想定よりもふえるか減るかというところで、減ってくれば、それはどうしてだということ进行分析しながら、やはり第2種鉄道事業者が赤字にならないように両者が協力して、てこ入れなりいろんな方策を考えていく。

それは利用促進も、これも一番大事なのは利用促進、地域の方に使っていただくということを頑張っていかなあかんというのが第一でございますが、片方で、もう一つは経費の節減でございます。経費の節減は特に人件費が主になってきますので、第2種鉄道事業者の場合は、それは近鉄のほうから大半の人材は派遣をされますので、その辺の人件費をいかに下げることができるかということにかかってまいります。

したがいまして、今、申ししたのは、10年目で考えるということではなくて、10年目の段階で経常的な赤字になっているというのは、もうその前から多分ある程度、もしそうならいけばわかってくるわけでございますので、そこで先ほど申しましたように、25%市が出資をする会社に対して一定の物を申しながら、こういう増収策をしてください、こういう経費節減をしてくださいということをお願いしながら、それを毎年のようにチェックしていくということになるかと思えます。それをしてでも、なおかつそれがもう構造的に難しくなっているとかが、そういう状態だと思えますね。何をやっても難しいという

状態になれば、それは何か考えなければなりませんので、10年目のときに見て、そのときから変わるんじゃないかと、当然、こういう目標を持てば、その事前からチェックをしながらいくということになると思います。

したがって、金額でどうのということよりも、一番わかりやすい、この第2種鉄道事業者が赤字状態が続いている状態、何かの都合でたまたま何かがあって単発的に赤字になるとかということはあるかもしれませんが、そういうのではなくて、構造的に継続的に赤字の状態になっているということになれば、このスキームがやっぱりおかしいじゃないかということになりますので、そういうことを多分10年目までの間に考えていくと。

うまくいっておればそういうことでいいんですけども、当然、見えてきますので、ある程度、投資が終わって、5年目までが大きな投資がございます。車両も更新をして、利用促進策もそれなりのことをやって、地域の方も一生懸命それに参加をしていただいて、そうやって経常的になるのは大体5年目ぐらいなんですね。その後で、そのくらいからどうやってもそれがずっと赤字の状態が続いていくということであれば、何がしかの工夫をしながらやっていくということになるかと思いますが、それは10年目だけ見るということではないと思います。

諸岡 覚委員

だから、赤字が続くような構造的な問題があるときにはきっちりと考えていこうねというのわかるんですよ。それは当然そうあるべきだと思います。そうでなくて、そうやって、今、ご自身もおっしゃったけれども、何をやってもだめなんだと、どうやっても赤字なんだというときに、撤収するためのラインというか、要するに、変な話、それはどんな仕事であってもそうなんだけれども、自分がその役職についておるときにその行事をやめるのはみんなつらいんですよ。例えば自治会の行事とかでも、自分が自治会長をやっているときに行事やめるのつらいんですよ。

であるならば、例えば、いつかやめるときが来るときに、それが20年後か30年後かわかりませんよ。多分、ここにおける我々みんなもう責任ないですよ。役所におらんですよ、みんな。そういう面倒くさい仕事を未来のそのときの役職者に押しつけるんじゃないかと、今、我々が撤退ラインを明確に定めておいてやるということも今後の担当者のために私は必要なことだと思うし、その撤退ラインを明確にすることによって、四日市の皆さん、地域の皆さんにその撤退ラインを割らんための個々の意識づけを持ってもらわなあかんと思うん

ですよ。

そうじゃないと、本当にだらだらとただ単に青天井で赤字たれ流すだけのどうしようもない状態になってしまうので、私はやっぱりスタートを切るに当たっては明確なゴールという言い方おかしいかもわからんけれども、明確な撤退ラインというのは決めておかんと、戦争するときというのは、最初からある程度、防御ライン決めておきますからね。防御ライン決めやんと戦争するばかおらんわけですよ。その発想はどうしても持てやんもんですか。

館都市整備部理事

私たちとしては、その撤退ラインが第2種鉄道事業者が継続的な赤字に陥った状態だと言っているわけです。

諸岡 覚委員

そうしたら、それを明確に、例えば条例か何かわからんけれども、赤字が続くというのは例えば2年で続いたと捉えるのか、10年で続いたと捉えるのか私わからんけれども、まだ3年しか続いていないという言い方もできるし、もう2年も続いたという言い方もできるし、続くという言葉も微妙なんですよ、とり方によっては。だから、それならそれで、例えば赤字が3年続いたらもう撤退だと、明確に何らかの文書に市民に対する約束という形で残すことはできますか。赤字が続くということは物すごく、捉え方によっては曖昧なんですよ。10年ぐらいを赤字っていうのもあるし、赤字の金額もことしたった100万円が赤字だったのと、ことし3000万円赤字が出た、1億円赤字が出た、同じ赤字でも額によっても違うし。

川村幸康委員長

きょうの問題、委員会の議論の進め方として、全体会も踏まえて先ほど言ったんやけど、基本的には6ページの、そういったことも確認書で読み取れるかどうかという作業やと思っておったんやわ、6ページのね。だから、前の議案聴取会で1から13まできょうは出していただいたやんか。それがこの確認書の中に入っておるのかどうかという確認作業でもあるわけやろうで、その辺、諸岡さんが言っておるところでいくと、今言う、事業の廃止を考える一つの考え方がそのあたりですよということを言っておるわけや。

館都市整備部理事

確認書自体は、極論をすると、13条でそのような事項があって、ここで、これは継続するための確認書ですが、ここに定めのない事項については原則として1年以上前に。

川村幸康委員長

提示するってあったね。

館都市整備部理事

これはやはりそういうことを。

川村幸康委員長

含んでいるということの読み取りでいいのかどうかという私の確認なんです。

館都市整備部理事

それで結構です。そういうことです。

川村幸康委員長

だから、今、諸岡委員が尋ねられておるようなことは、定めのない事項等の中に入っていますよという。

館都市整備部理事

入っています。それは確認しております。

川村幸康委員長

今度逆に言うと、諸岡委員はそういったことを、定めのない事項の中で読み取ることができるということを言ってもらえればいいわけか、それを市として持てという、確認書じゃなくて。

諸岡 覚委員

そうですね。

川村幸康委員長

だから、諸岡さんが言っている意味でいうと、近鉄と四日市の確認ではなくて、四日市市として持てということやね。

諸岡 覚委員

市と市民との約束が必要だと私は思う。

川村幸康委員長

そういう意味ね。一旦、ちょっと置かせてもらって。

他に。

村上悦夫委員

確かに今までの議論を聞いていると、抑えるラインが必要やというのは、これは誰しも考えることだと思いますが、そもそも、この内部・八王子線の存続問題からして、これは市民の足として十分利活用されているという声が大きくて今日に至ってきた経緯がある中で、近鉄サイドで10年間をシミュレーションする場合と、行政が今回提出されたシミュレーション10年間ではかなり金額的な差がある。これはやっぱり大手の近鉄が同じ系列の会社では運営することによって受益者負担を特別求めることはできないというところが大きいこの市の提案してきたシミュレーションの内容に反映してきていると思うんです。

それはそれとして、じゃ、その存続問題になりますが、いろいろ会派へ来ていただいたときにも申し上げたと思うんですが、やっぱりこの財産をどのように活用していくのか、四日市市として将来これを起点にして、どう活用して地域づくり、まちづくりをしていくかという、そういう観点に立って、一つの財産を取得した、それをいかに活用しながら赤字を出さない運営をいかにしていくかということのほうが僕は大事やと思う。

今ある路線のわずかな距離のことで、そこを利用する人が何人おるとか、受益者負担も今回このシミュレーションでは精いっぱい、これ以上は受益者負担無理でしょう。これも受益者負担、みんな市民ですから、市民が利用していくわけですから。あとはそれぞれの地域、地域でまちづくり構想が立ち上がっていますよ。そういったまちづくり構想とも絡

めて、市民の力をかりて、より一層利用できるような体制づくりというのは、この10年間でできると思うんですよ。それが何も語られていないから、わずかな5.7kmの路線をいかに黒字化するかというだけで、もうこれ以上できないという数字でしょう、今現在。だったら、ここに何を持ってくるか。人を集める方法は何か、人に乗ってもらうのには何をしたらいいか、これは行政がやれるから私鉄が諦めたこの路線も市民のために残そうという流れの中で、今、検討していただいていると思う。

だったら、それには近鉄がやれないけれども行政がやれる大きな力があるだろう。その力をどう発揮するのやという議論が何も無い。だから、結局は赤字になったときに、議員としても、あのときしまったなあという反省はしたくない。だから、冠かぶせよ、それでやっていけるかどうか。今までの館さんの説明では、10年間やらせてくれ、その間、二、三年で状況を必ず見ながら、見つつ修正していくと。何らかの方法はないかという修正もしていきたいという発言もされました。

もう一つ、全市的に、市民の活用できる路線にするには何をしたらいいか。このことをやっぱり夢を語ってほしい、行政としては。例えば笹川の四郷あたりの山に何か子供の遊ぶ施設をぼんと、公園か何かしたり、あるいはそういう観光資源としても、ああ、ここはすばらしいところだと位置づけられるものがあれば、そこへ投資すればいいじゃないか。今、これ廃止したら市民が怒る。廃止して路線を引こうと思ったら282億円要するという数字が出ておるでしょう、出しておるでしょう。282億円といたら大変なお金ですよ。

今、路線を廃止したら、やっぱり学生がまず困るんです。じゃ、これは県立の高校だから県のほうも応援してもらおうという気持ちは、それは確かにあることです。確かに応援してもらわないかん、6分の1は少ないという考え方もあるでしょうが、それはそれとして、やっぱりもう少しなかなか、例えば、今、道路が満杯で新しく道路をつくと282億円かかる。じゃ、この路線を使うことでその282億円がかからないとした場合、逆に考えて、発想した場合に、じゃ、いかにこれをうまく活用していくかというような論点に変えないと、全然心配事ばかり種をまいて、市民に。

もう少し夢を語ってほしい。そういう政策が打てるのは行政なんだから。その行政が、ただ表面上出てくることだけで収支バランスを保って理解をしてもらおうとするから無理が生じるんですよ。そこら辺の考えを、もう少し、まだ、これ、時間あるわけですから、とりあえず10年間のシミュレーションでこうやらせてほしいと、これは責任ある言葉で訴えてもらいたいと思う。やっていく中でいろいろな方策を考えていくんやったら、それも

考え方としてあるわけです。

じゃ、4月までの間にどういうことが考えられるかということ考えた場合に、いろんな方策あると思う。他の部局にも相談してもらおう。だから、ただ単にこの路線の採算、不採算のことばかり議論しておってもいかんと思うんです。これ精いっぱいですよ、受益者負担もしてもらおう中で。だから、あとのプラスファクターは何を持ってくるのか、行政として大きな視点に立って。そういうまちづくりを考えてほしい。

やっぱり笹川団地ができたときに、八王子線、今、廃止になっているけど、八王子線があるから利便性が高いと思ってあそこに大勢の方が居住された。その後、災害でそれが河川の改修でなくなってしまった。こういう原因があるんですよ。だから、やっぱりそれは路線として復活することを、そのときに何も考えなかった。途中でとめてしまった。これにも大きな原因があるんですよ。

だから、あかんからやめる、やめる、やめるでは育つわけがない。だから、そこら辺のところを、やっぱり八王子までつないでやろうかという気持ちは全くない。そして、以前の条件に整備してやろうか、笹川は便利なところで、どこへ行くのも交通機関に乗っていると、そういうような利便性の高い団地だったんですよ。それが現在ではそうじゃありません。だから、そういう議論もする中で、投資していくことによってそのことが無にならないという方法を考えないと、これはもうだめです、こんな議論は。

だから、最悪10年間は、とりあえず今の段階の考え方では10年間いけるシミュレーションが立ちました。あとは今申し上げたようなことがついてくる、計画として上がってくるか、実践できる方法があるのかどうか、その辺のところをやっぱり理事者サイドで考える必要があると思う。それぞれの議員がそれぞれの感覚で物を言うだけでだめですよ。必要な路線であるということは位置づけたわけですから、何とかこれをやり抜いていくには、今の段階ではこういうシミュレーションでやらせてくださいということなんですから、これ以外の問題は、今、申し上げているようなあらゆる観点に立って見直して盛り上げていくと、あの路線は市の財産として活用できるんだという観点が、利用していくんだという観点が何もなし。だからいろんな議論がそれぞれの立場、立場で意見が出るんですよ。

そういうところを一つ考え直していただきたいなと思うんです。でないと、こういう大きな仕事ですから、数少ない仕事で、こんなチャンスはないんです。これは逆にチャンスだという捉え方のもとで、うっとおしい問題やということじゃなくて、四日市にとってはチャンスだと、交通網を確実に着手していく一つの起爆剤になっていくと、将来において。

あの路線を活用して、JR四日市駅に行ってもええし、市立四日市病院に行ってもええ。あるいは港へ向いていってもいいじゃないですか。だから、大きなそういう構想の中で公共交通局ぐらいつくるぐらいの意気込みで、やっぱりこれは初めての四日市市民に与えられたそういう試練というかチャンス、これをチャンスとして捉えていくような方策はないのかという視点を考えてほしい。

これはこれとして、早急に認めていかないと近鉄との協議も進まない。タイムリミットという問題があります。だから、今現在の行政の考え方としては、こういうシミュレーションでやらせてくれということだから、私は認めたいと思う。ただし、今、言ったようなファクターを考えてくれるという条件がつきます。そのことをきちっと皆さんのそれぞれの計画の中に反映してもらわないと、これはなかなかいい返事が出づらと思う。今、緊急事態だから、当然、淡々に決定しなきゃいかんという条件、時間、そういうもんが決まっています。だから、そのために皆さん協力してここまで積み上げてもらった。これは立派なことだと思います。だから、もう一つそこにてこを入れて考えてもらえんかなというのが私の思いです。

ここにたくさん自治会関係者の方もみえていると思いますけれども、やっぱり地域づくりは人ですから、地域力ですから、地域の声がここに結集されてきたと、こう思います。だったらそれを生かして市民の協力を得ながら、よりよい計画を練り合わせて、理解を求め協力をいただくというのが一番いい方法だと私は思います。私の意見で申しわけないですが、そうあるべきだと私は主張したい。

以上。

野呂泰治委員

今、村上委員、本当にいいご意見いただいたんですけど、私ちょっと鉄道におりましたもので少し思うんですけども、私は三岐鉄道におったんですけども、例えば西武鉄道、飛んじゃうんですけども、新宿から所沢までいっているんですね。西武鉄道が野球場を所沢につくったわけです。ということは、野球を見に行ってもらうために、ああいう一番終点のあっちのところへつくったわけです。鉄道事業というのは、ほとんど観光客とかいるんな施設を沿線につくって乗ってもらうような、そういう施設を沿線につくっていったわけです。

近鉄さんも恐らく内部・八王子線をやめなくなかったんですけども、いわゆる鉄道事

業法が変わって、平成12年ですかね、その時分から大手の鉄道も赤字があっても今までは鉄道は廃止してはならなかったんです、バスでも、タクシーでも、認可事業ですもんで。ところが、国の法律が変わって、なくしてもいいんだという法律が変わったら、各大手の事業者もこういうふうになっている。

だから、そのときに、村上さんが言ったように、まちづくりとして、あるいはお客さんを集客する、いわゆる日本の国というか地方をよくしようということで鉄道というものをつくっておったんですよ。だから、それが民間ではできなくなってきたということだから、最近では団地とかいろんなことができたところへ鉄道が行っておったわけですね。だから、沿線開発とかまちづくりなんですわ。行政の仕事なんですわ。だから、いわゆる公共交通事業、公共交通機関はまちづくりの一つなんだと。それをしっかり置いて考えてもらわないかんということをお村上さん言っておった。私も同感です、はっきりいって。

三岐鉄道は、太平洋セメント藤原工場が一番山の向こうにあるわけですわ。だから、富田から藤原まで走っているわけですわ。沿線の方も乗っているわけですわ、便利だと。そして、もうちょっと最近ですけども、東員町にイオンモールができたんですよ。北勢線、三岐鉄道のお客さんふえました。何か施設が来れば、それに乗って買い物に行くとか何かあるんですよ。バスは山城駅とか東員駅から出ていますけれども、もう大変交通渋滞で、今、行って帰ってくると4時間かかっているんです、4時間、バスがですね。そういったことを皆さんも実態をもっと行って知ってもらわないかん。だから、皆さん方、事業所の中におるよりか、本庁におるよりか外へ出てしっかりとまちの状況を知らないかん。

もう一つ言うと、沿線の住民の方も今までは行政がやってくれる、あるいは近鉄がやってくれるというもう時代ではないんですわ。人口がどんどん減っていくし、行政もいろんなことで予算が要るんです。予算をできるだけ少なくして、みんなにうまくやっていかないかんという、そういう時代だと思っんですわ。

17万人といういわゆる署名がありましたから、我々も近鉄さんの理由もわかるし、市の理由もわかる、あるいは沿線の住民の意見もわかるから、この問題が出てるんです。10年間で事業をやめるといようなことを最初からするんやったら、もうやめておいたほうがいいんですわ。永遠にやっていくんだという気持ちが市になかったら、事業なんていうのはできないんですわ。相当な理由があってやめるんですよ。

国も10年後のシミュレーションを見てやめるんだったら、国も四日市さんオーケーですって判押すのおかしいですよ、そんなもの。そんな考え方を持っておったんでは事業なん

て、経営なんてやれません。赤字になれば1年でもやめられます、理由があれば。大きな災害が来て、線路が大きく災害で何百億円とかかるようであればできませんわ、はっきりいって。それは市民もわかるはずです。そういったことを一つずつ積み重ねることによって、やっぱり事業というのは進んでいくんです。まちづくりも進んでいく。まちもよくなりますわ。みんなの動きも違いますわ。

ただ、沿線の方にもよく乗ってもらおうようにしないといけない。3回に1回ぐらいは四日市に出てくるときはあの電車使おうかということで乗ってもらわなあきませんわ。収入がなかったら値上げるかって、値上げたって、お客乗らんのやったら、もう、事業は必然的にやめることになります。これも必然ですわ、はっきりいって。そういうようなことを意見申し上げます。

以上です。

川村高司委員

先ほど村上委員のおっしゃってみえた事業に夢がないというか、これ、13ページの今後の利用促進策について、ハード施策についてということで、駅前広場の整備とかこういう事例は挙げていただいているんですけども、これをいつまでに幾らの資本投下をしてという具体性がここにはないもんですから、単なるできたらいいなみたいな、事業計画までは落とし込めていない部分が不安に感じる部分でもあって、議会のほうからいろいろ、これはいろんな要求が出ています。赤字の上限を決めるとか、最終的に今回の確認書の第2条及び第9条と、近鉄さんとある意味もう水面下では合意を得ているという解釈でいいですかね。ちょっと確認ですけど。

要は出資比率は4分の1が四日市で、4分の3が近鉄で、利益は黒字が出たら四日市、赤字が出ても四日市が税で負担する、ここの部分は近鉄と確認がもうとれているんですか。

館都市整備部理事

確認がとれている内容でございます。

川村高司委員

1番の問題はここに鉄道事業者の専門家がない。だから、できることなら、第2種鉄道事業者の近鉄さんに丸投げしたいんだけど、それでいくと、事業、運営内容、要は

経営内容がチェックできないので、仕方なく1250万円、要は5000万円の資本金のうちの4分の1、25%で監査権をとりました。でも、監査権をとったところで、経営権はとっていないので、経営権なくして利益の相殺というか移動というのを本当に大丈夫なのかという部分と、かつ、第2種鉄道事業者で働かれる、これ、近鉄さんのOBさんとか何かそういう人というような説明を伺っていますけれども、その人たちのモチベーション。

逆に言うとなると、四日市が出しているシミュレーション、この10ページのシミュレーションでいくと、第2種鉄道事業者の人件費というのは2億3000万円、その下の第3種鉄道事業者の維持管理委託費9500万円、これの合算が人件費という説明を伺っているんですけども、これが順調に減っていったら、10年後には第2種鉄道事業者の人件費というのは25%カットの75%なんですよね。

一方、近鉄さんのシミュレーションというのは、9ページのほうに、人件費は3億3600万円で固定なんですよね。市がやると、市は監査しかできない立場で、人件費をこれだけ減らすシミュレーションというのを、最終的には、これ、運賃も含めて、シミュレーションも含めて、この第2種鉄道事業者のほうで決められるということになると思うんですけど、ここに市は関与できるんですか。

だから、具体的に見れないのは、じゃ、その第2種鉄道事業者、事業計画でいくと、5ページの事業計画でいくと、もう年明けから鉄道事業再構築実施計画の策定という業務に入っていく。じゃ、この業務は例えば近鉄本社でやるのか、いやいや市役所に来てもらって一緒に、そこには職員さんも入るのか、人員構成4人で、そのうちの1人が職員さんなのかとか、本当にきちっと市としての意向が言えるような環境で第2種鉄道事業者が運営されていくのか。それは最終的には、運営自体は近鉄がやっていくことなので、市としては、希望としてはこういう表記はしているけれども、だから、さっきから問題になっている、撤退するかしないかを決めるのも最終的には近鉄になるんじゃないですか。第2種鉄道事業者の主たる株主というか、経営権を実際に持っているのは近鉄ですよね、出資者。だから、撤退するかしないかというのは市では決めれないんじゃないですか。だからキャップをかぶせられないという解釈は、私が間違っているんですか。

館都市整備部理事

幾つかご質問いただきましたので、まず、シミュレーションですが、これは市が独自のシミュレーションといいながらも、もともと近鉄のシミュレーションに対して、我々が近

鉄に対して提案したシミュレーションです。それは、将来、継続的な事業にしていこうとすると、人件費をそのままずっといった形ではやっぱり将来の負担が大きくなると。幾ら8億円の協力金をいただいたとしても、それは10年間である程度、設備投資とかそういうところに使っていくことになる。持続可能なものにしようとする、人件費を減らしていく努力をしていただかないと、将来にわたって持続可能なものになっていかないと。

もちろん、先ほど村上委員おっしゃられたような事業促進とか、そういうことは当然やっていくという前提の中でも、やっぱり会社経営という形で持続経営していくためには人件費の削減をしてくださいということ再三協議の中で申してまいりまして、市としてこういうふうな考え方でどうでしょうかという提案を近鉄にしております。

近鉄サイドは、これは議員説明会の中で説明しましたが、今、これはまず大前提が近鉄の一般社員を派遣するという給与水準でいきますと、初年度が大体それぐらいになるんですね。それに対して、我々は内部・八王子線というのはそんなにスピードを出して走る電車でもない。乗降客が朝晩は多いですが昼はそんな多いわけじゃない。そういった中で、何も全てばりばりの正社員の方がやる必要はないんじゃないかと。今後、再雇用という時代にもなってきますので、ですから、例えば60歳以上の再雇用の方を新会社のほうに派遣をしていただくような努力をしていただいて、そうなりますと、人件費が1人当たり年間300万円ずつ減っていきます。1人、もしそういう形にすればですね。

それとか、これは伊賀鉄道の例でございますけれども、さらに伊賀鉄道の場合では、そういう再雇用の派遣もあれば臨時職員の方の雇用で賄っている部分もあったりして、嘱託の方という形もありまして、ですから、シミュレーションは、今、本当に正社員になっていきますけど、正社員じゃなくてもいいところ、再雇用でもいいところ、嘱託でもいいところというところはあるんじゃないかと、それをお願いをして、近鉄もそれは協力すると言っているんです。そういう形の方向性で考えていきますと。

ただ、人の充て方というのはやっぱりその年その年によって退職する人数であるとか、やっぱり四日市のこの内部・八王子線に再雇用したいという方のご希望もある。ですから、数字としては約束できないけれども、そういう方向性で人件費を削減するということについては協力をしていただくということがありまして、確認書の第10条、新会社のコスト削減及び増収に協力をするという旨、これは文書ですけど、そういうことをうたうことはできますよということになったわけございまして、まずそこは、今後、これから国に提出していく計画の中にどこまでそれが反映できるかというのももう一つあります。

国に提出する計画はある程度、こういう言い方をするとあきませんが、かたいところで出しておいて、実際はそれよりもいいものになるかもしれません。これはちょっと、今後、国の指導がありますが、我々としては、これも思いですね、近鉄に対して市のシミュレーションに近いような形の、特に人件費の部分です。収入はもっとふやしてもらうような形で当然していかないかんですが、収入はふやしていく、人件費についてはこの方向性でお願いしたいということをごんごん申し入れていくということをするということでございます。

それから、経営権がどっちにあるかということですが、第2種鉄道事業者はやっぱりそれは当然第2種鉄道事業者の経営権を持っています。ただし、第2種鉄道事業者が経営をしようとする、市の施設を借りないと経営できません。したがって、鉄道を経営するには第2種鉄道事業者と第3種鉄道事業者が協力しながらやらないと、この鉄道は経営できないものがございますので、勝手に近鉄がやめる、勝手に市がやめるということじゃなくて、両方で協力しながら経営もしていきますし、いろんな経営的な判断も一緒にやっていくということで、ですから、協力体制を持っていくという確認書になっておるわけでございます。

それから、何でしたっけ。

川村高司委員

ありがとうございます。

要はこの2ページのところの出資率を25%にした理由で、なぜ51%以上にしなかったのかとあるんですけど、ノウハウを持った民間会社が主体となる必要がある。主体ということは、かじ取りをしていくということになるわけですね、当然。

館都市整備部理事

鉄道の運行は、我々、基本的に素人です。したがって、特に経営というか、特に安全運行、運行管理といった面ではやっぱり鉄道のノウハウを持った民間事業者が主体的にやっていたかないと、我々がそれはできないだろうと。ただ、経営のところには口を出していくということですね。そこが一つポイントでございます。

川村高司委員

ありがとうございます。

最終的には、これ、今、実際にはないものではないに、今現在存在して、かつ、運行もしている鉄道路線の議論をしているわけで、その現状把握をもっと綿密に情報収集して、資本、運行が、権限が委譲された場合、要は第2種鉄道会社、第3種鉄道会社という新しい運営態になるときに何がどう変わってというのをもっと丁寧なシミュレーションをしていただかないと、要はどこまで近鉄さんと信頼関係を構築しながら、情報を共有しながらやっているのかが一抹の不安を覚える部分なんです。だから、シミュレーションが粗く感じて近鉄さんとの事業計画にこれだけのギャップがあるふうに見えてしまって不安に感じるんです。

だから、今現在の運行している鉄道路線なので、現状を丁寧に、本当に年間の乗降客数を時間帯別であったり、曜日ごとであったり、全部データとしていただければ、掛けることの運賃で売上高はもっと綿密なものが出そうと思ったら出せるじゃないですか。

この議論を始まってから、もう何年かたっているわけなので、これ、8月の議論から何らこのシミュレーションの精度が上がっているとは思えないんですよね。だから、これが年明け早々になったらいきなり近鉄さんが協力してもらって、新会社の名のもとにこういうシミュレーションも精査されていくということで、じゃ、そのシミュレーションはこの3月ぐらいには出てくるんですかね。もっと、これには6月に国の申請とあって。申請のときまで待たないと精査したシミュレーション自体は出てこないの、それまでどうなるかはわからないというのが今の現状認識でいいんですかね。

館都市整備部理事

どうなるかわからないというのはちょっと心外でございまして、これまで、確かにどの時間帯にどれだけ人数乗っているか、そういうのは我々は当然近鉄からもいただいております、資料とかももらっております。収入ですけど、時間帯でどうのではなくて、年間、定期の学生がどれだけ、通勤がどれだけ、切符がどれだけ、それが過去からどういうふうな推移があるかというところで収入はある程度読めますので、あとはそれに金額を掛ければええことですので、そんなに、これは近鉄もそういう資料を出してもらって、お互いにそれをやった上での数字ですので、それはご信頼ください。

川村高司委員

わかりました。

本当に第2種鉄道事業者で働かれる方がきちっと本当にモチベーションを持って働ける環境が実現できるのかが私はすごく一番不安に感じる場所なんです。利益を上げたら全部市に持っていかれるし、そこが一番普通の民間での企業経営と一番異なる部分であって、どうやって本当に企業努力してくださいよということをいうのか、近鉄にとってはボランティアですよ、これは。だから、近鉄にとってボランティアという認識を持ってみえるのかどうかというか、それに近い形で働いていただかないと、この第2種鉄道事業者というのはいまうまくいこうがないんじゃないか。普通の経済活動、資本主義社会の中の企業の一番目的は利潤追求です。その利潤を全部役所のほうへ納めなさいという前提自体がなかなか飲み込めないということを申し上げて、とりあえず終わります。

川村幸康委員長

一旦、休憩しましょうか。15分まで休憩いたします。暫時休憩いたします。

15:05 休憩

15:16 再開

川村幸康委員長

再開いたします。

ご質疑。

樋口博己委員

各委員の皆様のさまざまなご議論をいただいておりますけれども、今、ちょっと先ほど委員長からの雑談という話であったんですけど、6ページの確認書、ここで赤字どれだけなんだというご意見がある中で、第9条のところに、利益が出た場合はどうする、損失が出た場合どうするという話があって、4に前3項に規定する内容の手法等について別途協議し、定めるものとするというふうにあって、別途協議するんでしょうけど、その赤字云々というところでは、10年はまずはこのスキームでやるという話だと思うんですね。

3ページのところで、10年たった時点で改めて検証するという文言があるんですけど、

その辺のところは確認書に何らかの形で明記はできないんでしょうかね。10年をめぐりに検証するというような。黒字が出たら繰り入れて、赤字が出たら補填しますよというところはあるんでしょうけど、先ほどからどこまで出すんだという話の中で、10年をめぐりに検証しますと、赤字が続いたらどうなんですという説明があったんですけど、10年というのが一つ出たと思うんですが。

館都市整備部理事

10年の件につきましては、会派回りでご説明させていただきましたように、今回の鉄道事業計画が10年間。これは第2種鉄道事業者と第3種鉄道事業者で共同でつくった計画でございますので、10年後にその事業計画がよければそのままでしょうし、何か直さないかんところがあれば直すということ、これはもう必然的にやりますので、確認書に10年後にどうのというふうに書かずとも、それはもう確実に両者で見直すことになります。それはそのときの市の考え方として考え出したのが、この8番というふうに思っただけければと思います。

樋口博己委員

そうすると、この計画書以前に、確認書でお互いに近鉄さんとは合意をとって、そういう計画書をつくるんだという意味でよろしいですか。

館都市整備部理事

国に提出する計画書は近鉄と合意したものを当然ですが、第2種鉄道事業者と第3種鉄道事業者で同時に出して、こういう事業計画になりますというのを出して、両方同時に認定をもらうという作業を、この確認書を得た後、判こを押した後にその本格作業に入っていきます。

樋口博己委員

そうすると、その計画書は10年の計画書を出すということは、10年たとうとする数年前の時点で、計画書を改めて国に出すという意味なんですか。

館都市整備部理事

私どもとしては改めて出す、10年後にですね。多分、その後もいろんな、もう大規模な投資はないと思うんですけども、維持補修費の中で国の補助をいただかんようなものがありますので、当然、またその10年後にはその次の10年間補助をいただくための計画を出しますので、確実にそれはもう一回。本当にもう要らんとすりゃ要らんのかもわかりませんが、当然それはありますから、そういう意味では出していくことになると思います。

樋口博己委員

わかりました。

そうすると、計画書が10年なので、10年を待たずに次の計画書を出すかという議論が必ず起こるので、その時点で第2種鉄道事業者の損益の推移が、6年目、7年目なのかわかりませんが、その時点の推移がわかっていて、その推移をもとに、今後、要するに7年目ぐらいになると初期投資がなくなってきて、維持管理の出資になってくるので、少し今後の見通しもわかるので、きっちりその時点で、計画書を改めて出す時点で検討されて、存続、廃止も含めてされるということで、改めて確認しますので。

館都市整備部理事

今、委員おっしゃるように、そのとおりでございまして、そんな急につくるものじゃないから、二、三年前ぐらいからそれまでの経営状況を見て、両者で次の10年についてどう考えるかということの協議を当然始めると、それはもう必然的にやらざるを得んというか、やるものだと思います。

樋口博己委員

わかりました。

その辺が一番の最大の担保だろうなというふうに理解をさせていただきます。

それで、10年間鉄道をするに当たって、今、公共交通を扱う担当のグループというか、総務・交通グループですかね、今。これは、鉄道事業を持つに当たって、今後、組織的にはどのように考えているんですか。

伊藤都市整備部長

今、都市計画課の中に総務・交通グループというグループを一つ持っておりまして、その職員がこの業務に従事しておるところでございます。ただ、これからは、内部・八王子線、非常にタイトな業務になってきます。それだけじゃなくて、バスを含めた公共交通というのが重要になってまいりますので、今まだ確定はしておりませんが、私ども都市整備部としては、市に対して公共交通の部署を一つ課の中につくることになるかと思うんですけれども、独立した室のようなものをつくってほしいというお願いをしておるところでございます。

樋口博己委員

わかりました。

現状の体制ではなくて、拡充をするという前提で室という発言をされたんだと思います。ぜひとも、内部・八王子線だけの仕事じゃありませんので、拡充して推進いただきたいと思います。

それで、ちょっと話が変わってくるんですけれども、村上委員が先ほど意見を出される中で、廃線になった場合に282億円になるんだというお話があって、確かに四日市駅から西日野駅まで、また内部駅までの短い鉄道であって、限られた地域にある鉄道なんですけれども、その鉄道が単純に市が何もせずに放っておけば廃線になるという場合は、一方ではBRTという話もありますけど、BRTですら36億円から39億円、数字として読めるところが。ただ、これも2年か3年か整備するのにかかる、その間はどうするんだという話がある。

一方で、じゃ、本当に鉄道がなくなって道路整備とすると282億円というお金がかかるという、また環境負荷もありますよね、これ、地域の。そういうふうになると、これは一部の限られたエリアの鉄道を廃止にする、存続するという話ではないのかなと思っているんですけれども、四日市市都市総合交通戦略もある中で、改めてこの内部・八王子線を、今回、存続するというふうに決断いただいたわけなんですけれども、それは評価しておるんですけれども、その辺のところ、ちょっと改めて今の考え方をお聞かせいただきたいんですが。

館都市整備部理事

まず、基本としましては、先ほどご説明、資料の12ページで、将来の公共交通網を、こ

それは市の、しかも市だけじゃなくて鉄道事業者、バス事業者、それから公安委員会、それぞれのいろんな関係者が集まってつくった四日市市都市総合交通戦略の中で将来の公共交通のビジョンを定めたわけでございます。その中で、鉄道支線とか幹線バス網をまずきちんと保持していこうと、維持していこうと。それがないと、それこそ末端の公共交通をつくっていくことはまずできないということがあります。

したがって、先ほど村上委員もおっしゃっていただきましたけれども、今ある資産をまず確実に維持できるような形をしていきたいというところがまず大きな方向性としてありまして、その上で新たな広域バスとかいったような地域の生活交通をそこへつなげていくと、それが大きな基本方針でございます。

それから、本市の総合計画、あるいは都市計画マスタープランの中でも、今後、少子高齢化社会がどんどん進んでいく中で歩いて暮らせるまちといったことも従来から言っております。それから、駅を中心としたまちづくり、これをしていくことが、今後、例えば最近では買い物に行けないであるとか、買い物難民とかいうようなことも出ております、特に高齢者の中では。それから、学生は当然いろんな方向を選択していくためには、公共交通に近いところじゃないと教育の機会も失われるわけですね。そういったことから、きちんと駅を中心としたまちづくりもしていこうということも総合計画の中でうたっておるわけでございます。

そういったことをやろうとしていくと、大前提として、鉄道であるとか幹線的なバス網、これを何とか維持していけるようなことをしていかなければならない。これについて、これまでは民間企業に全てお任せをこれまで四日市はしてきたし、それで何とか成り立ってきたのがこれまでの四日市だったと思います。ですけど、三重県でいけば、南部のほうは既にそういう状態ではなくて、公共交通に対しての支援策というのは相当うっているわけですね。四日市もこれまである程度はしてきたとはいうものの、いよいよやっぱり公共交通も都市の基盤の一つとして、道路を維持するように、やっぱり公共交通の一つとして維持していくということに対して何がしかの財政負担をしていかないとまちづくりが進んでいかないというのが基本的な考え方としてあります。

したがって、総合計画の基本目標の第3に、誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまちということを位置づけて、大いに議論していただいて、それを基本目標の五つの中の一つにしたわけです。公共交通を大事にするまちというのを。ですから、そこは大きな意気込みとして、そういう基本路線の中でやらせていただきたいというところです。

樋口博己委員

わかりました。

そういうような答弁いただきましたが、公共交通は空気のようにあって当たり前なんだという時代じゃなくなってきたんだと。これは地域住民の皆さんを含めて、行政も、また遠方からみえる方も鉄道は利用されるので、やはり守り育てていくんだという観点なんだというようにお答えだったんだらうと思います。

それで、村上委員がまちづくりが大事なんだというお話もされました。守り育てていくというのは、やはり沿線というか、利用される方が一番大事だと思っているんですけど、そういう市民運動的な鉄道を守っていくんだという動きも大事なのかなと思っています。

一方では、特別委員会で市民協働という議論もさせていただいてますけど、そういう市民文化部との連携をとりながら、利用促進ではなくて、地域の皆さんに育てていただくんだという観点で取り組まなあかんと思うんですけども、その辺についてのお考えはどうですか。

館都市整備部理事

これは、13ページの資料の一番下でございますけれど、これまでもナローゲージ応援団であるとか、各関係自治会の方々が中心となっているような活動をしていただけてきました。ただ、その段階ではまだそれぞれがそれぞれの活動、ナローゲージ応援団のほうでまとめているだけで集まっていたりするような会議もしていただいたりしておりますけど、個別的な活動ではなくて、その方々も入って、皆さん集まっていたりするような利用促進協議会というものを、これは市も、今までは、これまではちょっと市は参加できませんでしたけど、オブザーバー的な形でいろんな状況説明とか、そういうのには行かせていただきましたけれども、市が自治体的な参加はできませんでしたけれども、これを残していくというところになれば、市が中心となったような形の利用促進協議会を設置して、そこに新たな市民も参加をしていただいて、ここに書いてあります基金の協力もさることながら、利用促進のアイデアを出していただくとか、あるいは、多分、応援券とかそういうのを地域のほうで買っていただくようなときにも活動していただくとか、あるいは駅の美化活動も含めて、今でも四日市南高校の生徒なんかは花壇をつくってくれたりしています。ですから、

そういった駅の美化活動、ペンキ塗りとかそんなこともあるかもしれませんが。そういうのを参加していただいて、自分たちの鉄道なんだ、駅なんだといった気持ちを盛り上げていくような、そういう活動をして愛着を持っていただくような、そういうような方向を持っていきたいというふうに思っております。

樋口博己委員

協議会というお話がありました。きょうも傍聴に来ていただいている市民の方は非常に関心を持ってみえるから傍聴いただいていると思います。ただ、沿線住民の方も温度差があると思うんですよね。沿線の高校も、私、海星高校出身なんですけど、公立高校はやはり鉄道、頼らないと通えないんですよね。海星高校は廃線になったらスクールバス出しますよという話もあるんですよね。対応がやっぱり違うんですよ。だから、そういう高校生でも公立と私立で対応が違うので、やはり沿線住民の方も駅の目の前に住んでいても車に乗ったほうが良いという方もみえると思うんですよ。そういう方に対しては、意識の高い方と一緒に、市が今後は積極的に入っていくという話を言っていただいたので、協議会を中心に取り組んでいただきたいなと思っています。

それで、ちょっと話はまた変わってくるんですけど、川村委員がおっしゃった駅前広場の整備云々という話をされて、これは絵に描いたもちじゃないかという話をされたんですけど、これ、確認なんですけど、西日野駅前広場と内部駅前広場は第2次推進計画で入っていたと思うんですけども、そのちょっとご説明いただけますか。

館都市整備部理事

どちらも設計とか一部用地買収も含めて、どちらも第2次推進計画の中に位置づけをさせていただく予定で今おります。

樋口博己委員

ちょっと内部駅のほう、僕あんまりわからんですけど、西日野駅に関しては土地の境界線とかその辺も入ったというお話も聞いたことあるんです。少しちょっと具体的に教えていただけますか。

館都市整備部理事

西日野駅につきましては、平成23年度の予算で測量に入らせていただきまして、まず現況測量、それから用地境界の測量……。

山本都市計画課長

西日野駅につきましては、平面測量といろんなプラン図のほうのところを作成させていただきました。ただ、用地境界に入ろうとしたときに、近鉄さんの表明があったものですから、そこで対応をとめさせていただいたという経緯がございます。ただ、広場の大きさによっていろいろ移転していただかなきゃならんところがありましたので、その段階でちょっと作業をとめましたもので、今、再度その業務に当たるべく準備を進めさせていただいておるといところでございます。

そして、内部駅につきましても、駅前広場あたりのところ、平面測量をかけて、どういふふうにやると利便性がよくて、そして移転していただかんらん部分も出てまいりますので、その辺のところを総合的に判断する準備を、今、道路整備課のほうで作業を進めてもらっております。

以上です。

樋口博己委員

わかりました。

これは、だから、内部・八王子線の存続のスキームとは違うところで、要するに総合計画の中で第2次推進計画として別の予算でやるということでもいいんですね。その辺、確認。

館都市整備部理事

推進計画に位置づけてやっていくということ。

樋口博己委員

存続のスキームとは違う予算ですか。

館都市整備部理事

これは都市基盤整備でございますので、道路整備事業の中でやっていくということになります。

樋口博己委員

特に西日野駅は四日市南高校生もおりますし、四日市四郷高校の生徒もおりますし、朝の送迎の車が非常に混雑して大変な状況もありますし、また、笹川団地の皆さんも、バスもご利用いただいとると思うんですけれども、できることなら鉄道もご利用いただけるように、12ページでしたか、駅を中心としたまちづくりというようなことも構想を考えると、やっぱり今の駅前広場では到底利用促進ができませんので、その辺は第2次推進計画と、ここは違う議論になってしまいますが、しっかり推進をしていただきたいなというふうに思っています。

以上です。

諸岡 覚委員

基本的な原点に戻るんですけれども、人口減り続けていますよね。30年後に四日市の人口はざっと25万人を割り込むぐらいになって、50年後には多分20万人割り込むというのはもう明確にわかっているわけですね。日本全体でも、50年後、9000万人割り込んで八千五、六百万人かなというところなんですけれども、そういう人口減少を見越した上で、四日市市は既にコンパクトシティを目指すというふうにもうはっきりと明言をしていますよね。

コンパクトシティを目指すというふうに明言をしている四日市市が、コンパクトシティ化を目指しているという前提でインフラ整備を考えたときに、どう考えても、これから人口減少してコンパクトシティを目指していくのであれば、固定系のインフラというのは極力抑えていかなあかんわけですよ。インフラ整備というのはフレキシブルに動けるようなインフラ整備をするのが当たり前の物の考え方になっていくんだけれども、そうすると、公共インフラを整備するに当たっては、固定系よりも移動系、つまり鉄道よりもバス、要するに、これから集落が消えていく、人が減っていくということを考えたときに、一旦固定系のものをつくってしまうと路線の変更とか簡単にできないけれども、バスならば、その都度その都度、臨機応変に人のおるところ、おるところへ軌道修正ができていくわけですよね。

さっきの杉浦さんの話のとき、赤字でなければ100年でもこれをやっていくんだという言い方をされていたけれども、その理屈でいうんだったら、100年で100億円突っ込む気概があるんだったら、その100億円を使って100年もつバスの基幹、路線的な何がそういうも

ののやり方もあってもよかったんじゃないのかなと思うんだけども、明らかに鉄道での維持というのは人口動態から見て、四日市の目指すと明言しているコンパクトシティの構想から見ると外れてくると思うんだけども、その議論というのはどんな感じだったんでしょうか。

館都市整備部理事

全く私は逆を考えております。コンパクトシティを目指すということは、今ある都市基盤をいかに有効に活用していくかというところございまして、今ある都市基盤をどんどん外へ拡大していくとかそういうことではなくて、今、現にある鉄道あるいは道路、それから下水道とかそういった都市基盤を有効に活用していくことがコンパクトシティに見合ったまちづくりであろうということで、これからはどんどん拡大していく、都市基盤も拡大していくのではなくて、今あるものをいかに維持していく時代かということだと思います。

国におきましても、今般、例えば道路整備とか公園なんかでも、きょうお示ししました橋梁の長寿命化でも同じなんですけれども、従来であれば、そういう維持管理に対して補助というのはなかったわけですね。ですけど、これを大きな流れとして維持というところに対して非常に重要な時代になってきたんだと。ですから、そういうところに国も目を開き始めている。

したがって、私どもとしては、この内部・八王子線、なくしたらもうそれで復活は多分ないと思います。いかに、まず、今あるこの鉄道を維持できるかと。これはその沿線住民の方がどうかとかそういうことじゃなくて、まちづくりの中で今ある都市基盤を有効に活用していく、今ある電車とか、今ある軌道とか、それをいかに有効に活用できるかというところの観点からいっても、それはまず残すということの大前提で考えたときに、ただ、それにはコストがかかります。そのコストとの見合いの中で、今、議論されているのは、維持するコストがどこまででもいくのかということだと思うんですね。

したがって、道路だって維持するのにコストかかっています。バスはそのコストを負担しませんので、道路に対する維持コストを負担しませんので、ある程度フレキシブルであったり、その部分が自由になったりするんですが、鉄道はどうしても固定系ですから、おっしゃるように維持費も高いと。その分、大量に輸送できるというメリットもあるんですけどね。ですから、そこは、我々としてはコンパクトシティ、それから今後の人口減少

社会において、鉄道が今走っている地域は、この内部・八王子線に限らず、湯の山線沿線にしる、三岐鉄道沿線にしる、これは今ある市街地を形成している骨格でございます、JRの本線も含めて、こういうところの土地を有効に活用していく。いかにそこに人が住んでいただけるようなまちにしていくというのがコンパクトシティの考え方であろうというふうに思っております。

諸岡 覚委員

話、変わりますけど、この間、私が一般質問をさせていただいたときにも言うたんですけども、私は今回の四日市市のスタンスというのは非常にええスタンスだというふうに思っているんですよ、何度も言うけれども。私は公共交通というのは福祉のものの見方をしなければいけないから、赤字だからやめておくとかそんな話じゃなくて、やっぱり困っておる人がおったら、そこに救いの手を差し伸べるのが必要なんだと。だから、私は、まず、勘違いされると困るのは、これに反対するつもりは全くない、大賛成、ものの発想としてね。

ただ、どうしても気になるのが、あのとき部長の答弁で、よその地域でも同じことをやっていますとずっと言い切りましたよね。それがどうしても、私、納得いかないんですよ。というのは、よその地域だと、この間も言うたけれども、皆さんがやってくださいと、皆さんが主体的に動いてやってください、皆さんで組織をつくって、NPOでも何でもいいから組織をつくって、四日市市は助言もするし補助金も出すけれども、あくまでやるのは皆さんですよというスタンスなわけですよ。でも、部長はそうじゃないというふうに言い切っていますよね。

そうすると、どうしても私は納得がいけないんです。よそのように、なぜ、この内部・八王子線に対して、ああ、もうじき廃線になりますねと、近鉄さん撤退すると言っていますねと、四日市は知りませんわと、鉄道が欲しけりゃ地域の沿線の皆さんで自分らで勝手に会社立ち上げて、近鉄と交渉して、国と交渉して新会社つくってくださいとなぜ言わなかったのかということなんですよ。

そんな冷たいことをせずに、四日市市が全面的にバックアップに入って交渉の矢面に立って行動したというのは、私は大変すばらしい。それと同じことをなぜよその地域でそれができないかということをもう一回聞くんだけれども。

私が実はあの質問の後に、質問終わってから、私は市長に呼び出しをくらったんですよ。

ロビーで話をしたと。そうしたら、市長が言うには、さっきは申しわけなかったと。部長の答弁を聞きながら歯がゆい思いをしながら聞いておったと。私はそのときに、歯がゆかったら手を上げてくださいよという話をしたんだけど、市長が言うには、そんなことあらへんと。ちゃんとこれからはよそのほかの地域でもしっかりと市が主導的に役割を果たしていくでごめんなという話をしてもらって、私は市長の言葉を信じたいんだけど、あくまでそれは公式の場での発言じゃないのでどうしようもないんだけど、もう一回ここで聞くけれども、あくまでもやっぱり主体は住民なんですか、地域住民が主体でやらなけりゃいけないんですか、よその地域は。この内部・八王子線に関してだけは主体は四日市市がやるけれども、よその地域はこれからも地域住民が勝手にやれと、あくまで主体は地域住民で、四日市市は後ろからこそっと、こそっとという言い方おかしいけれども、後ろから助言をして補助金出すだけですよというスタンスなんですか。

伊藤都市整備部長

市は全然知りませんというスタンスではございません。この内部・八王子線にしる、今までバス路線が廃線になるという場合がございました。そのとき、私どもが必死になって何とか延命してくださいということで、三重交通さんなりにかけ合ってきた経緯がございます。

それとは別に、委員が言われておるのは、今度新しくバス路線なりを引っ張っていくときにどうするんだというご意見だと思うんですけども、行政がこういうルートで走りますよ、走らせますよというだけではなかなか乗っていただけないというのが現状ではないかというふうなことで、地域とともにどういうルートがいいのか、どういうふうな手法がいいのか、そういうものは考えていかなければいけないと思っています。

だから、私どもが地元で丸投げするということではなくて、一緒に考えていきたいと。そうしたら乗ってもらえるというところに私らは重きを置いておるというふうなところでございます。

諸岡 覚委員

それはやっぱりおかしいんですよ。例えば、今の言い方だと、まず論点二つあって、内部・八王子線はもともとあるものだけれども、諸岡の言うところは、これから新しくコミュニティバスとかをつくる場合の話、だから、新しいものと今あるものと違いがあるん

だという論点が一つと、あともう一つは、行政が勝手にやっても乗ってもらえやんことも多々あるから、地域の人と相談するという話だと思うんですが、まず、二つ目の論点からいうと、内部・八王子線自体、今、乗ってもらえない線なわけじゃないですか。だったら、線変えたらいいじゃないですか。もっと人が乗ってもらえるように鉄道の線変えたらいいじゃないですか。そんなことする気はないんでしょう。乗ってもらえやんのわかっておっても突っ込んでいくわけでしょう。

伊藤都市整備部長

多いか少ないかというところなんですけれども、今この内部・八王子線、360万人の人が利用されています。全体でバスの利用者が650万人、約半数以上の方がこの内部・八王子線、ご利用いただいております。だから、乗っていないということではなくて、結果的にちょっと赤字になっておるといところはございますけれども、大事な路線の一つだろうというふうに私どもとしては判断をしているところでございます。

諸岡 覚委員

だから、360万人という和多いように見えるけれども、1日の人数で割ったら5000人じゃないですか。1日1万人の行きと帰りがあるわけだから、実質5000人じゃないですか。もともと鉄道があるから、その周りに高校ができて乗降客がおるわけで、高校生除いたら地域住民どれだけ乗っておるねんって知れておるわけですよ。そういうことでしょう。だから、そこをほかの地域と一緒に考えられたら困るわけですよ。

私は、地域住民の足を守るために、公共交通に福祉の視点で税金を投入するというのは、これはすこぶる大切なことやと思うし、だからこれに反対する気は全くないです。ただ、これが、この内部・八王子線だけに限定される物の考え方では、よその地域の住民は納得できやんという話をしておるんですよ。この、せっかくすばらしい物の考え方をしてもらうのであれば、その考え方をほかの地域でもきっちりと踏襲してもらいたんですよ。

だから、何度も言うけれども、よその地域でどうしてもコミュニティバスが欲しいんやという地域が幾つかあるわけですよ。それはご存じでしょう。でも、今まで役所は、それならあんたら勝手に組織つくってやりなさいよと。組織つくってやるんやったら相談にも乗るし補助金も出しますよ。素人の田舎の人に自分らで組織つくってバス運行運営しなさいって、そんなハードル高いこと言っても誰もようせんわけですよ。

だから、内部・八王子線でやったように、市が全面的に介入して、市がそこに新しい組織を立ち上げてくれて、会社つくってくれてもいいですよ。どどこ地区バス運営株式会社か何かわからんけれども、何とか財団でもええけれども、それをつくって同じように四日市の交通弱者と呼ばれる人たちのいる地域にきちんとした交通網をつくって、四日市市民はどこにいてもみんな同じように交通の便益に預かれるという、そういう姿勢を見せてもらいたいんだけど、もう一回ここで聞くけれども、その姿勢はないわけですね。あくまでも内部・八王子線以外のところに関しては、主体はどこまでいっても住民がやれという、その主体なんですね。主体がどっちにあるのか。

館都市整備部理事

今、委員そうおっしゃいましたが、現状でも勝手にやってくださいということではなくて、我々職員が何度も水沢等に足を運んで、こういう仕組みがあります、こういうやり方はこういうことがありますということをご説明しながら、ルートについては、今、部長が申しましたように、市行政が決めるんじゃなく、皆さんでどういうルートがいいんでしょうか。例えば水沢だったら、この前議論があったのは、水沢にはバス路線があります、本線がありますね。そこじゃなくて違うルートで、しかも子供さんを引っ張ってくるような形にすると、このルート、一つ裏がいいんだとかいった意見が出るわけですね。行政がそういうルートを考えたら、当然、幹線道路のところになりますね。

そういう議論はやっぱり行政が入って行って、そこでお互いに議論をして、それでどれぐらいの人数が想定されるかして、それやったらどんな枠組みが必要か。残念ながら、今の補助金が非常に低いというのはあります。これは、ご承知のように、羽津のNPOのバスさんは半分以上協賛金として、そういう状況にありますから、その部分で大きな収入があると。ですけど、西部地域のほうにはそういうところがなかなかないので、そういうところをどうしようかということは、今、議論をしているところです。

今、この場で、じゃ、その分を全部市が出しますとか、まだそれは言いませんが、言える段階ではございませんが、決して地域に丸投げしているわけじゃなくて、職員が行って話を一緒にして議論をして、どういう方法が、ルートなんかも提案をいただいたりしているわけです。その枠組み、どういうバスがいいとか、どういうワゴンみたいなのがいいのか、タクシーみたいなやつがいいのか、普通のバスになれば高くなりますよね。それもその人数によって変わってきますよね、その形態もその利用状況によって。全てが

同じバスで走らすのも、それは非効率な話ですから。そういうことも含めて議論しながらやっていこうと、今、しておりますので、決して、今、委員おっしゃるように、地域にそういうふう丸投げをしている状態ではございません。

それはちょっと誤解のないようお願いしたいのと、ただ、今、現時点で、じゃ、全部市が全てを持ち出してやれるかどうかというところはこれからの議論になりますので、今後、我々としてはそういう予算の獲得を頑張っていくとイケないと思いますけれども、これから地域とご相談していく中で、どの部分を支援するのか、協議すれば可能なのかというところを見出していくための社会実験でございますので、そういうことを重ねていきたいと思っています。

諸岡 覚委員

よその地域だと市が全部持ち出しをするわけにはいかんけれども、内部・八王子線は市が全部持ち出しているんですよね。その違いは何ですか。

川村幸康委員長

もう一度、諸岡委員。

諸岡 覚委員

今のお話だと、よその地域だと、例えば羽津なんかだと協賛金が集まっておるからいいけれども、よその地域だとなかなか協賛金も集まらない地域もあって、難しい地域もありますが、かといって、そこに全部四日市が持ち出しするわけにもいかず、うんたらかんたらという、そういう説明がありますよね。その理屈だと、じゃ、内部・八王子線、何で全部市が持ち出すんですかという話なんですよ。

館都市整備部理事

今回のスキームは料金を上げさせていただきます。打ち切り運賃になりますので、相当なご負担増になります。利用者の負担がないと、これは成り立ちません。利用者の方のご負担。それから、近鉄からの負担、近鉄からの協力という意味での負担、それと市の負担、要するに3者でこれまで当然もともとこのままでは赤字なわけですから、それぞれがそうやって負担をして、スキームでやろうとしておりますので、それはもう利用者の方への負

担ということも今回お願いをしているわけでございます。

諸岡 覚委員

もう水かけ論になるのでやめておきますけれども、よその地域でそういう足が欲しいと言っておるところ、別に自分らいくらも負担する気ない、そんなこと言っておるところはどこもないんですよ。ちゃんと適正な料金、若干それが高目であっても、バスがあれば払うで乗りたいというところはあるんですよ。でもないんですよ。

町なかやったら、例えば何とか病院だとか、何とかショッピングセンターとかから協賛金もらってバスを走らせられるところもあるかもわからんけれども、それこそ、今、名前を出された水沢とか、小山田とか西のほう、特に山側の地域なんかは、そんな協賛金出してくれる企業もないところで、ほかのところと同じように自前で協賛金集めてきなさいよ、そんなこと言っても無理なんですよ。それで、四日市側としては全部けつ拭くわけにはいかんからどうしようもないですねと言われても、そんなこと言うたら、そこら辺の地域の人らはこれからずっと足がない状態が続くわけなんですよ。

その立場から見ると、そういう特に西部、山側、山沿いの例えば保々とか県とか、名前言うのはあれやけれども、そういう地域から見ると、何で内部・八王子線だけそんなに金ようけ出してもらえるねんということになるわけですよ。私は金は出すべきだと思うです。だから、内部・八王子線に金出すことを文句言うつもりは全くないんです。それと同じ発想を全市民に対して持ってくれということだけ言って終わります。

野呂泰治委員

諸岡委員、やっぱりいろんな視点がありますので、諸岡委員の考え方は、私はなるほどなと思いました。

ちょっと視点を変えますけど、いわゆる近畿日本鉄道というのは四日市にとって大切な私は企業であると思います。というのは、近畿日本鉄道は三重交通さんの親会社でもございます。それで、近鉄の四日市への効果は大変、今からかなり前にさかのぼりますけど、昭和34年の伊勢湾台風の後、東海ストアとかいろんなのがあったんですよ。それから大きくなって、三重県の中での四日市の産業にとって、市にとって大きな貢献を今までしていただいたと思うんです。宅地も含め電車も。もちろん内部・八王子線かつては三重交通さんの電車でした。北勢線もそうでした。その後ずっと、赤字を恐らく今まで大変な赤字を

ずっと、過去何年間ずっと耐え忍んできてもらったと思うんです。時代が変わってきてこんなふうになったと思いますので。

さらに、ここで近鉄さんの資本が、近鉄の力が四日市から撤退されては困るんです。私はそういう視点を持っています。さらに、百貨店もあれば都ホテルもあります。あるいは近鉄タクシーもある、社員も四日市の人たくさん近鉄のところで働いている方がみえます。あらゆる面でやっぱり四日市は市としても、もっともっとやっぱりそういった近鉄さんと今までの交流を深めていくべきだと思うんです。もっともっとね。

そうすれば、近鉄さんは別の面で撤退はなかった、あったかもわからん、こういうふうになったかもわかりませんが、恐らく違う方法もやっぱり考えてみえた、あるいは都市計画について何かいろんな要望があればどんどん聞いていくというか、そういう協力をやっぱりこれからもどんどんやっていくんです。それがまちづくりなんです。

だから、ルール、ルール、法律、法律、規則、規則もいいんですけど、それに特化してしまうと、都市計画もいいんですけども、それにしてしまうと四日市のほうが沈んでしまいます、縮小されます。だから、そういうことのないように、ぜひこれから大々的にこれを起点として、近鉄百貨店の北側のああいう土地もあんなふうになっちゃいましたけど、あれが悪いとは言いませんけれども、しかしやっぱりもう少しほかの方法もなかったのかなと、そんなふうにも今でも思っていますけどね。これが一つの起爆剤となって、さらに近鉄さんと交流を深めて、近鉄さんも仕事のやりやすいような四日市のまちにすべきだと私はそんな思いですね。一言コメントあったら、部長、言ってください。

伊藤都市整備部長

当初は近鉄さん、この路線、廃線とか、BRTとかという話であったわけでございますけれども、いろいろ話をする中で、近鉄さんとしても何とか鉄道を残していこうじゃないかという合意に達しまして、いろんな面で譲歩をしていただいたり、妥協をしていただいたりしております。

ただ、近鉄さんは四日市が不要だということではなくて、四日市が大事だからこそ、この内部・八王子線に力を入れていただいているというふうなことで私どもは考えております。それが、どこまで発展させるか、まちづくりに発展させるかというのは、あとは私どもの考え方次第かなというふうには思っております。

杉浦 貴委員

この事業を進めていくのを前提として、しかしながら、いろいろ気になるところがあるということで、また、つくっていただいた中のちょっと気になっているところがありますので、それについて質問させていただきますが、2ページの5番ですけど、もともと一つの会社、近鉄の赤字路線を第2種鉄道事業者と第3種鉄道事業者に分けて、第2種鉄道事業者は収益を生む会社にして、いわゆる普通の会社にする。それで、第3種鉄道事業者については、同じように鉄道事業者としての認可を第2種鉄道事業者、第3種鉄道事業者とともに受けて、それでどうするか。会社というか、ここに透明性と書いてありますけど、要は外から出入りが全部きちっと見えるような形で、僕は会社を立ち上げるべきやと思いますけれども、それはスキーム上できないみたいなのであれなんだけど、少なくとも特別会計なり何らかの形で出と入りがきちっとわかって、第2種鉄道事業者は民間の会社、第3種鉄道事業者は特別の会社ということで、収支もきちっとわかるような形で、報告としては第2種鉄道事業者、第3種鉄道事業者の合算系の、ここでいう10ページですか、この形式で出してくるなり何なり、報告はそれでいいですけども、ベースとしての会社のいわゆる見方としては、民間の会社と特別会計、というのかどうかわからんけど、それに類するものでもいいけれども、その二つが、僕らも、普通の人でも確認できるような形すべきだということをずっと思って、それも申し上げてきたわけだけれども、ここを見ると、これはほかのところも一般会計でやっておるやないかと。

一般会計になってしまうと、もうわけがわからんようになってしまうので、非常に見にくくなるわけ。もし拾おうと思ったら、電気代から何から拾ってこないとわからないわけですよね、ばらばらになってるんで。だから、そこら辺も含めると、幾らでも方法があるように思うんだけど、やっぱりここに書いてあるように、できないんですかね。会社もできない、特別会計もできません、それから、僕は法律でそんなのがあるのかどうかようわからんけれども、地方自治法か何かにあるのか知らんけど、それも含めて、本当に透明化というのはできませんかというのをちょっとお聞きしたいんやけど。

館都市整備部理事

法律上、特別会計できないかということ、そうではございません。特別会計をつくることは可能です。要は特別会計つくることは可能だということは前提の中で、今、現時点の考えとしては、通常、特別会計ですと、例えば使用料とか何とかという収入がありまして、

それに対して支出のほうで何か投資があったり、維持管理費があったりして、それで結果的に収支を見て、足りない場合は市から繰入金がある、あるいは余れば市に繰り出しをする。そういうのが、我々、標準的な特別会計、一般的にそう思っているわけですね。

そうすると、今回の第3種鉄道事業者の場合には、収入にそういう鉄道使用収入をとりませんので収入がない、支出だけの簡単に言うと特別会計になって、収入は繰入金だけになるんですね、この前もお話ししましたように。ですから、特別会計にできないことはないんですけど、非常に単純な、収入は一般会計から繰入金、支出としてはシミュレーションであるような維持管理委託費に幾ら出した、修繕費に幾ら出した、それから経費に幾ら出したというのが支出のほうに出るので、議員のおっしゃることはもう十分わかるんです。透明性確保するということは十分わかっておりますので、ただ、特別会計をつくるほどではないんじゃないか。それをきちっと10ページのような表で表現をして決算のときにお出しするような形で足りるんじゃないのかなというところでございまして、そこら辺は、意図するところは私も同じです、委員と。透明性を確保するためにそれを出していくんだと。そのときに第2種鉄道事業者と第3種鉄道事業者が合体したものじゃないとわからない、第3種鉄道事業者だけ出しておってもわからないと。そこはちょっと、今の現時点ではそういうことなんでございますが。

杉浦 貴委員

どれだけ言うてもいかなのかもわからんけれども、例えば上下水道局でもそうだし、ほかのあれでも、料金代わりに繰出金で持ってきて、料金として上げているわけ。いろんな形で、要はできないことはないというのは僕は正しいんやと思うけれども、どういう理由があるのかはようわからんけれども、出方だけ、これを見ておると、収支を上げるに十分なものがあるわけ、税のほうだけ見ても、第3種鉄道事業者ね。投資もすれば、修理もメンテもやっていくわけなので。

だから、繰り入れが1本、でかい1個だけしかないみたいな言い方するけれども、そうじゃなくて、出方のほうはすごくたくさん、会社を二つに分離しているだけなので、出方のほうは、僕、ひょっとしたらこっちの第3種鉄道事業者のほうが多いんじゃないかというぐらいやと思うよ。

だから、それに関して、入り方を、じゃ、どう見るかというのを、繰り入れで見て、じゃ、その都度、一般会計から持ってこないかんわけ。じゃ、幾ら持ってくるんですかとい

うところでのチェックにもなるし、過剰に持ってきたり、過少に持ってきたりしておかしなことするようなこともないだろうし、だから、そういうことを考えると、透明性を考えたときに、今の話みたいに、まあ、ええやないかと、要は、今指摘している部分と同じようなことで表をつくるんだ。

館都市整備部理事

委員のご指摘、十分わかりましたので、一度ちょっと、私どもだけでは技術的に、法律上はつくれますので、一度きちんと検討させていただきたいと思います。

杉浦 貴委員

言わずもがなかわかんけど、先ほど組織の話も出ておったけれども、組織の中に公共交通の部署をつくるというようなことでいくのであれば、その公共交通の中に電車だけじゃなくてバスとかいろんなものを入れて、その部署でもって電車もバスも全部中身をきちとした業務としてやりながら、会計としても、一つそういう会計を持ってやっていくと。僕は、これはそんな簡単な話ではなくて、物すごいでかい話やと思っているので、特別会計をつくるぐらいの重みはあると思うので、一遍、検討してくださいということで。

川村幸康委員長

検討するというところでよろしいですか。

館都市整備部理事

はい、検討させていただきます。

川村幸康委員長

他に。

川村高司委員

もう2分で終わります。

さっき、人件費云々でいろいろ議論させていただきましたけれども、あくまでも事業をやる上で無駄は削減していただかないとだめなんですけれども、今現状8駅、四日市駅を

除いて8駅の中で無人駅ってありますよね。今、何駅、無人駅かというのはすぐわかりませんか。

館都市整備部理事

内部駅と近鉄四日市駅以外は無人駅です。

川村高司委員

愛着を持ってとかという話もありましたけれども、事業なので、必要な資本投資というのは必要になってくるので、人件費ふえたやないかといってクレームをつけるものでもないし、それがきちっと精査された事業案であれば、人件費がふえるというのもやむを得ずで、それなりの理由があれば、必要な投資をどんどんしてもらった上での事業計画。それに根拠があれば納得できるものでもあるので、事業というのは費用をかけることによって売り上げを伸ばして利益を得るという発想なので、全て削減し切ると回るものも回らん、疲弊する一方になって、今、近鉄はもうこの赤字路線なのでというので投資を控えて、どんどんどんどん人口減に合わせた形で利用者が減衰していつてしまっているということなので、事業の再構築をするに当たっては、本当に有人化を検討することもありという、本当に事業としての発想で取り組んでいただければと思いますということだけつけ加えて。

樋口博己委員

駅前広場の事業との関係、違うところでやっていただくという確認をしたんですけれども、ホームの整備というのは、これは。要するに階段があるんですけど、それをスロープというか、そういうのにしてくれという話は、これはどっちなんですか。

館都市整備部理事

これは施設を持っております市の責務になります。

樋口博己委員

そうすると、この第3種鉄道事業者の中で推進していくということですね。利用促進の中でこれからも進みますので、特に日永駅を。内部駅ホームにはスロープでいけますけど、西日野駅とか近鉄四日市行きは踏切渡って階段上らなあかんで、またそれも検討いただ

きたいと思います。

山口智也副委員長

議会ですとか、市民、行政のこれまでの動きからしましても、やっぱり利用者の促進を講じながら、村上委員もおっしゃったように、夢のあるまちづくりをしながら鉄道を残していくという基本的な立場でございます。

一方で、市民はどうしても赤字補填の上限設定はどうなんやというところが一番やっぱり気になるのが正直なところですよ。私もきょうここの議論に参加するまでは、その上限設定というのはキャップというのをイメージしておったんですけども、今の説明でボーダーラインというのは第2種鉄道事業者の経常損益が継続した状態になったら見直すというところは理解をしまして、しっかりそこは重く受けとめたいと思っております。

ただ、その考え方を、当然のことなんですけれども、市民、特に沿線住民に対して確実に周知をしていくということが非常に重要ではないかと思っておりますけれども、その辺はいかがでしょうか。

伊藤都市整備部長

今までも皆さん公共交通というのは大事だというふうに思ってくれたと思っておりますけれども、今回のこの内部・八王子線を機に改めて鉄道の重要性、私どもも含めてですけれども、鉄道の重要性というものを認識したところかと思っております。

今は熱いうちでございますので、多分ご利用をいっぱいしてくれると思うんですけど、例えば5年、10年、20年たっていったときに、今の勢いが残っていくかというふうなところがございます。私どもが地域団体とか支援団体さんにも参画をしていただいて利用促進協議会、そんなような会議を設けていきたい。その中で今の利用状況はこうですとか、収支状況はこうですと、ご協力をお願いしたいとか、そういうのが直結して地域にもわかるような感じにしていきたいなというふうには思っております。

ただ、これ、ご利用されるのは沿線の方だけではなくて市全体の方になりますので、ちょっとそこらの広報の仕方というのは考えなければいけないかなというふうには考えておりますけれども、市民の皆さんも一緒になって考えていただけるような会議体というか、場を設けていきたいというふうには思っております。

山口智也副委員長

次ですけれども、ボーダーラインにつきましては、どれだけの期間を超えたらというものをやっぱり示すべきではないかというふうに思うんですけれども、やはりそこはまだ数字的にはなかなかお示しは今の段階では難しいという段階ですか。

館都市整備部理事

先ほども赤字の額にもいろいろあるというような話がございました。例えば数百万円の赤字と、億単位までには絶対いかないと思うんですが、数千万円の赤字とは全然ちょっとレベルが違うものですので、そのあたりはもうちょっと精査して、皆様のご議論も踏まえながら、我々だけで決めるんじゃなくて、いろんな意見もお伺いしながら決めていく必要があるかなと。今ちょっとここで何年間、例えば100万円で3年間というのと、たまたまある年何十万出たけど、次の年はもう黒字になったというのと、一緒かというところでもないと思いますので、そのあたりはもう少しお時間をいただきたい。今は基本的な考え方をお示しいたしました。もう少しお時間をいただきたいと思います。

山口智也副委員長

曖昧が一番怖いですので、そこはしっかり今後検討していただきたいということ。

それから、2点目が、8億円の協力金の用途についてなんですけれども、市の説明で、最初の三、四年が設備投資がかさむということで、そこに厚みを持たせていくというのは十分理解するところなんですけれども、廃線とならんように頑張るわけなんですけれども、万が一、廃線となったときの費用の捻出というのもこれまで議論されておるわけなんですけれども、その考え方だけ教えていただきたいと思います。

館都市整備部理事

これ、本当に万が一のことではございますが、今、近鉄から我々も教えていただいた中では6億円強の撤去費がかかるというふうに聞いてございます。

これについて、今の現段階では文章の中に、確認書の中に速やかに撤去してということではないということでの確認をしておりますして、速やかにを入れなかった。それは何かというと、ある程度財政的な状況もあるでしょうから、それは市の財政状況を見て何年間に分けて撤去してということも含んでいますよという、これはまだ確認書を相談する中で

のそういった話もいただいております。

そういうのを、これの下部のところでまた確認をしておきたいと思いますが、そういう意味で単年度で6億円ということではない。やっぱり撤去する期間もかかりますので、二、三年はかかるだろうというふうな思いがしております。そのときの財政状況の負担として一挙に6億円ということではないというふうには想定をしておりますけれど、ただ、実際にかかる総額としてはそれだけかかりますので、そういうことは、今後、念頭に置いておかなきゃいけないことだと思います。

山口智也副委員長

最後にもう一点だけ聞かせてください。

新会社に4分の1の出資ということで、監査の権限を持つということなんですけれども、今後、継続的な経営状況のチェック体制というのが、それで本当に十分なのかということがあると思うんですね。例えば、公共交通の専門家等による第三者機関のようなもののチェック機関というものを考え、一つの方法ではないかと思うんですけれども、そこら辺の考え方だけ教えておいてください。

館都市整備部理事

これは、各会派回るときの他の会派のところでもご意見を頂戴しました。これは、我々、ある意味、鉄道経営という意味では素人でございますので、物を申すときには、人件費節減してくださいとかそういうことは言っても、じゃ、それをどういう形で人件費節減してくださいとか、単純に言っておってもそれはいけませんので、こういう形にしたら人件費節減できるんじゃないですかとかそういうことも言えるわけですね。

したがって、そういうことをしようとする、今、副委員長おっしゃられたように、鉄道のノウハウ、経営のノウハウを持った方をアドバイザー的な形でお願いする、あるいはコンサルタントが最近できてきておりますので、そういうコンサルタントにお願いするといったようなことも含めまして、決して我々だけでやるんじゃなく、そういう専門家の方のお知恵を、あるいはアイデア、アドバイスもいただきながら、それもやっていけるようなそういう仕組みをつくれればいいなというふうに思っております。

山口智也副委員長

今、杉浦委員もおっしゃいましたけれども、透明性をしっかり担保して、行政だけに情報があるんじゃないくて、市民、議会にその都度情報を開示していただいて、一緒に前に進めていくという方向性でお願いしたいと思います。

以上です。

川村幸康委員長

大体出尽くしたようなんですけど、よろしいですか、このあたりで。

(異議なし)

川村幸康委員長

そうすると、内部・八王子線の再生事業費、それから、内部・八王子線存続に係る新会社設立出資金、それから、内部・八王子線基金積立金、この三つについて集中して議論していただきました。

異論、反論というのは、反論よりもまだまだこういうところの課題はあるとか、行政のほうでも透明性を高めるためにはどうするかとか、そういう検討課題もあるけれども、今回、示していただいた公有民営化に向けた事業開始までの今後のスケジュールがこのタイミングでしか難しいということも議案聴取会、会派回りで聞いた結果ありましたので、委員長報告に載せるかどうかをちょっと含めて、皆さんに諮りたいと思うんですけど、一つは、今まで皆さんが議論いただいた結果が、私は内部・八王子線存続のための事業形態変更に関する確認書、これ、(案)になっている、6ページに示されていることですね、基本は。この中に13条まであるんですけども、ほとんどのところというか、半分ぐらいは別途協議し定めるものとするというところで、まだ決定はしていないんですよ。

その中で、例えば、今、言われる、出資でどうなんかとか、第三者機関のチェックはどうとか、さまざまなことはここから読み取ると、一旦、この委員会の中での決をとらせていただいて、確認書の中でまた別途協議していくこともあるということを委員長報告して、全体会へ送るのか、それとも決をとらずして委員長報告で行くのかをお諮りしたいと思います。

諸岡 覚委員

決をとるんやったら、私は附帯決議をつけたいと思う。

できれば、附帯もつけず、採決もとらず、全体会送りが私としては希望なんだけれども、決をとるんやったら附帯決議を提案させてもらいたい。

三平一良委員

条例ですけど。

川村幸康委員長

いや、条例にはいっていない。今、予算のほうだけの、私が言った、今、事業費の出資金、このお金のことの、予算常任委員会に全体会に上げるかどうかという話、この三つを、3本を。

さあ、どうしましょう。

決をとらずに全体会に上げるということもできるんです。ただ、今、委員会としての決はとりたいなということで、そうすると、諸岡さんが言われるように、附帯をつける決のあり方ということやろう。

三平一良委員

僕は全体会にいても判断が変わるようなことはないと思うので、決をとっていただきたらどうかな。

川村幸康委員長

そうしたら、まず、決をとるかどうするか採決をさせていただきたいというふうに思います。

採決するというほうに挙手の方。

(賛成者挙手)

川村幸康委員長

賛成多数ですので、採決をとります。

そうしたら、これを最後にまとめてとるか、今、これだけをとるということもイレギュ

ラーか、これ、集中して審議したけど。これだけとろうか、先にな。

そうしたら、採決を行います。

まず、小出しして、内部・八王子線の再生事業費、内部・八王子線……。

諸岡 覚委員

附帯決議をつけるかつけやんかというのは諮ってもらえないんですか。変な話、附帯つかんのやったら反対しますし、つくんやったら賛成するということ。

川村幸康委員長

附帯。

30分まで暫時休憩いたします。

16:23 休憩

16:30 再開

川村幸康委員長

そうしたら、委員会を再開します。

先ほど決を採るという話もあったんですけど、分科会の総意で採決をせずに全体会へ送れるということがあったので、まずそれを図らせてもらいました。その結果、送らないということになりましたので、次に修正か、附帯決議をつけるか。

(「送らないって」と呼ぶ者あり)

川村幸康委員長

だから、分科会の総意で採決をせずに全体会へ送ることが決まれば、それはそのままなんです、まずは。

諸岡 覚委員

今、決まったのは、採決はするということが決まったんでしょう。

川村幸康委員長

だから、逆に言うと、私は委員会の中の総意で、館さんううんと言ったけど、委員会の総意で全体会へ送ることはできるんです、総意で。全員が賛成すれば総意で送ることができる。決をとった結果、全体会へ送らずに採決をするということに決まりましたので、次に、そうすると。

諸岡 覚委員

そこがセットになっとるのはおかしい。今とったんは、採決をするかどうかを採決しただけで、全体会に送る送らんはまた別次元の話。

川村幸康委員長

私の言い方が悪かったかな。全体会に送ることを全員の総意で送ることができることがまず最初やもんで。

諸岡 覚委員

採決をとって、それが問題なく全員賛成だったとしても、全員賛成やけれども全体の総意で全体会に送ることは可能なんですよ。

川村幸康委員長

いやいや、分科会の総意でやろう。

諸岡 覚委員

だから、分科会の総意で、例えばここ全員が賛成したとしても、附帯もつかずに全員が賛成したとしても……。

川村幸康委員長

それは採決なしで全体会へ送ることができるということを諮ったところ、いやいやという声がかかって、採決しましょうかという話、上げていくほうが多かったわけやないですか。

諸岡 党委員

そこで全員が賛成したとしても、だから、これ、可決と決したとしても、さらに全員の総意があれば全体会に送ることは可能なんですよ。今、委員長が言われたように、全体会へ送らんというふうに決まったわけではないですよ。

川村幸康委員長

全体会審査に送るべきものとして、附帯決議をすべきもの、修正すべきもの、複数の分科会に係る事項に分類するということになっているんです、ルール上ね。そういうことでええね、事務局。

樋口博巳委員

さっきのその話だと、採決をして全会一致で可決となった上で、もう一回諮って、全体会で議論しましょうということが諮られて。

川村幸康委員長

いや、だから、私が諮ったのは、全体会に送るかどうかなと思っておったもので、議員全員も関心があることやで、だから、この分科会で採決を行わずして全体会へ送りますかということを経験したんです。その結果、声を聞いたら、いやいや、もう、この場で採決をとったらええやないかというふうな声があったもので、どうですかと聞いたら、採決のほうが多かったで、そうしたら、それは全会一致でもないから送らないということが決まっただけで、次にこの議案に対して賛成するか反対か、もしくは附帯をすべきものかという採決を今からとらせてもらうということ。

川村高司委員

全会一致で送らないというだけが決まっただけで。

川村幸康委員長

そうそう、それでは、送らないということ。

川村高司委員

賛否はあったけれども、送るかどうかは。

川村幸康委員長

別の話。そうです、そういう話。

杉浦 貴委員

もう一遍やるんやろう。

川村幸康委員長

そういうことです。

野呂泰治委員

全体会送るの。

川村高司委員

全員一致で無条件で全体会に送るということはしないけど、だから、7、1か6、2かわからんけれども、全体会に送るかかどうかはもう一度、再度改めて諮りますよという話。

川村幸康委員長

そういうことです。

村上悦夫委員

分科会の意志はきちっと。

川村幸康委員長

しましよということとは決まった。

だから、冒頭に大きな問題やで全体会上げるかどうかも議論の行く末見てやりましようという合意だけはとってあったので、最初の諮り方としては、まず、そのことの合意をどうしますかというたら、結果を見た感じ、ある程度、反論はなかったでな。異論というか、

注釈はついたけど、そうしたら、次、どうしますかということで、附帯決議をつけたいという発言もありましたので。

諸岡 覚委員

私はやはり今回いろんな議員から出された意見に対しての答弁があったけれども、その辺で今後考えていくというような答弁も多々ありました。特に表現方法はいろいろあるけれども、キャップをはめるとか撤退ラインとかいろんな文言は出たけれども、その辺について、やはり期限を決めて、いつまでにきちっとそれを考えて、それを委員会に対して、市民に対して公表するというのは必要だと思う。

だから、今すぐきれいな言葉で附帯決議の文言というのは難しいですが、そういったことをきちんと附帯決議でつけていきたいと。逆に言うと、それがつけられないのであれば、私はちょっと今回のところは、基本的には賛成なんだけれども、その約束ができやんのであれば、附帯がつけられやんのであれば、私は一旦のところ反対しようかなと、そんな思いです。要は附帯をつけたいです。

川村幸康委員長

今、諸岡委員からご発言ありましたけれども、他によろしいですか。

樋口博己委員

諸岡委員のおっしゃることもわかるんです。委員長も先ほどおっしゃったとおり、6ページの確認書の中で検討する、別途協議するというのが少し不安だというお話、これからの議論になるというお話があって、私としては、附帯というよりは閉会中調査で委員会として追っていったほうが現実的なのかなという思いがありますので、附帯じゃなくてそっちのほうがいいのかと思っています。

川村幸康委員長

さまざまな意見ございましたけれども、附帯をつけたいということがありますので、諸岡さん、諮ったほうがよろしいですね。今、樋口博己委員からそういう発言ありましたけれども。

川村高司委員

さっきお伺いしたように、要はこれ以上の赤字が出た場合は撤退しますかどうかのラインというのは、この第2種鉄道事業者が決めることであって、そうではないんですか。撤退するかどうかは市が単独で決めれる。

諸岡 覚委員

撤退という言葉が二通りあって。

川村幸康委員長

ちょっと待って、めいめい発言しないように。

館都市整備部理事

今の確認書でいきますと、第13条に定めのない事項についてということになりますので、あくまで今お示ししたのは市の考え方ですね、8番については。それについて、こういった形になったときに、これは私はそれを絶対にしたくないんですけれども、撤退という話をもし市として方針を決めれば、13条に基づいて近鉄と協議をして最終決定をすることになるということになります。

川村高司委員

その発意はあくまでも市側であって、要は第2種鉄道事業者のほうがこのままでは事業自体運営は無理だということがきっかけでの撤退の議論というのはあり得ないという解釈ですか。

館都市整備部理事

一応、この第9条で、赤字の部分はずっと補填をし続けておれば、市が、それは第2種はずっと運営できますので、第2種のほうからもしどうしてもできないという話はもっとほかの要因で、何がしか近鉄の経営の方針が変わるとか、あるいはそういうほかの要因でひょっとしたらあるかもしれません。そういうときは13条に基づいて恐らく何がしかあるんですけど、赤字だからというところについては、発意するのはやはり市、補填するのは市ですから、補填し続けられないからという話なんです。

諸岡 覚委員

撤退というのは、新会社がもう無理やということで鉄道やめたという撤退と、四日市市が新会社に税金投入するのをもうやめたという二通りあるのかなと私思うんですよ。だから、極端なことをいうと、四日市市が税金投入するのはやめたけれども、新会社が別でスポンサー見つけてきて、あり得るかどうかは別にしても、理屈としては別にスポンサー見つけてきて鉄道を存続するということもあり得るわけですよ、理屈の上では。

今ここで私が言っている附帯の撤退というのは、あくまでも四日市市が税金投入することを撤退するという意味の撤退であって鉄道の撤退ではないと、そういうことです。

川村幸康委員長

わかりました。

附帯決議を付すというところで、今、諸岡さんから発言のような趣旨のことの附帯をつけることのまずは採決を諮りたいと思います。

附帯をつけることに賛成の方の挙手を求めます。

(賛成者挙手)

川村幸康委員長

賛成少数であります。

次にそうしたら採決をとります。

内部・八王子線再生事業費、内部・八王子線存続に係る新会社設立出資金、内部・八王子線基金積立金に賛成の方の挙手を求めます。

(賛成者挙手)

川村幸康委員長

賛成多数であります。

よって、本件を可決すべきものと決しました。

今、途中の部分ですので、その他の部分にこれから引き続きいきたいというふうに思い

ます。まだやります。お願いします。

樋口博己委員

その他の部分というと、一番最初から。

川村幸康委員長

議案第73号の部分ですね。付託議案まだですので、議案第73号の土木管理費の関係部分から都市計画費の関係部分まで。

諸岡 覚委員

鉄道以外の予算全部。

川村幸康委員長

そうですね。

樋口博己委員

橋梁の長寿命化の計画の件でお尋ねしたいと思います。

まず一つは、橋梁は建設してから50年たっているのが162橋あるということなんですけれども、これは50年たっているという基準であって、その橋が全て耐震化が悪いとか、補修が必要だとか、そういうことじゃないと思うんですけど、それを1点確認したいと思います。

まず、それをお伺いします。

中村道路整備課長

50年以上経過している橋梁162橋ございますが、その橋が、今、損傷の度合いが激しいとか、劣化が著しいとかというものではございません。単に計算をしていく中で劣化予測を出すのにいつつくられたものか、現時点でどういう状況か、将来どうなっていくかという計算をするために出したものでございますので、損傷の度合いとは関係ございません。

樋口博己委員

わかりました。

そのうえで橋梁の点検の進み具合は、今、60%から70%進んでいるということなんですけれども、今年度中にこれが100%確認、点検ができるという前提で進めていただいておりますけれども、その上で経済性評価、一番下の3番の策定スケジュールですね。経済性評価あるいは優先度評価、こういった観点において、補修、修繕が必要な橋梁の優先順位をつけていくと思うんですけれども、具体的に点検してこういう優先、策定スケジュール、経済性、優先度評価をした中で、事業として進むのはどのタイミングというふうに考えたらいいのでしょうか。

中村道路整備課長

現在、橋梁の健全度調査をいたしましたところで、その中で劣化の著しい橋梁というのもございましたので、修繕をさせていただいたり、跨線橋、跨道橋等の橋梁の中で重要な部分というのはもう既にさせていただいている部分もございます。

それはそれといたしまして、そして、今回の長寿命化の中で優先度等々の中でまずもってやっていくところにつきましては、現在やっている部分、これに追随しましてやっていくという形になると思います。そして、予算上の問題もございますもので、来年度の予算要求というのも現在も行ってございまして、来年度はある程度形が固まっておりますけれども、それから先の部分につきましてはこれをしていきたいということと、あと、推進計画につきましても、次の第2次推進計画の中の3年間の中ではそういう橋梁がやはり出てくるという形になってくるというふうに考えております。

樋口博己委員

わかりました。

そうすると、もう既に修繕なりが必要なものは事業として進めていただいているけれども、点検が終わって、優先順位が決まって、この優先順位の中で事業として進むのは来年度はちょっと難しいと、予算が大体でき上がりつつあるので難しいと。平成27年度に向けては予算要求をしながら、具体的に事業を進めていくということでもいいんですかね。

中村道路整備課長

まず、現在、修繕しておる橋梁が単年度で終わる事業もあれば、2年、3年かかる大き

な修繕もございます。そういった中で、今やっておる分は、順次、消えていった中で新しく入れていくとか、もう一つは、まだ予算的に要求させていただいて、認めていただけたところがあれば、そういった形で推進計画の中に盛り込んで、それはやっていきたいと。基本的には、今こうやって計画をさせていただいているところについては、この3年間の中ではやっぱり顔出しをさせていただいて、修繕のほうは入っていききたいというふうには考えております。

樋口博己委員

わかりました。

ぜひともしっかり予算を獲得いただきながら進めていきたいと思えます。

それで、具体的には平成27年度予算要求して、そこからスタートしていくんだということなんですけれども、それまで少し時間もありますので、コンサルタントに依頼しているんだと思いますが、この調査結果出た上で優先順位をつけていく中で、具体的に橋梁の改修工事するのはさまざまな技術が必要だと思うんですね。それで、技術的な研究も今後時間がある中で推進していただきたいというのが一つと、あと、橋梁の床板等が何か実際にコンサルタントの調査でどこまでわかるかということ、橋の中身ですからわからないところもありますので、以前も議会で提案しましたがけれども、中身がわかる、そういう調査もその期間にできれば、そういう観点で取り入れていただきたいというふうに思うんですけれども、そういったことはどうでしょうか。

中村道路整備課長

現在、この長寿命化を策定する中で健全度調査をさせていただいているのは、大きくは外観とかの部分でございまして、内部までの調査は行っておりません。優先順位が出てまいりまして、実際、工事にかかる前段でございまして、やるという形になりましたら、まず、コンサルタントのほうにやっぱり委託いたしまして、専門のコンサルタントおりますもので、例えば修復にもいろんな技術がございます。簡単なものから非常に複雑なものまでございます。ただ、目的を達するためにはいろんな技術を使っていけないといけません。そういったところの技術というのは、当然、ノウハウを持っているコンサルタントに出していくということで、そういう調査報告につきましても、例えば投資する部分があれば、いろんな技術もあるというのを私も聞いております。

そういった中で、コンサルタントといろんな相談をしまして、やはりある程度丁寧なものといえますか、安くてきちっとできるものということも調査していかなあきませんし、また、古い橋梁につきましては、図面すらないというのもございますもので、そういったところの中の構造を見ていくのもある程度必要になってくるかと思えます。その辺も全部含めて、実施となれば、まずコンサルタントと詳細な設計をきちっと密にとりまして事業を進めていきます。

以上でございます。

樋口博己委員

よろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます。

川村幸康委員長

他にございせんか。

三平一良委員

下水道のときにも聞いたんだけど、補助交付決定額が当初予算より下回るんやわな。減額せんならんもんですが、国の予算は増額補正はあっても減額補正ってないんやわな。どうしてこういうシステムになっておるの。

館都市整備部理事

結局、予算をつくる時期と決定時期のずれなんです。市の予算は大体1月ごろから編成をし始めて、2月には予算書を上げて議会にお諮りします。

三平一良委員

国の予算もそうやで。

館都市整備部理事

ただ、その段階では国はまだ決定の内示を個別にはしてくれないんです。個別に各市にこの交付金幾らというのはないんです。そういう状況なので、我々としては、要望した額で基本的に当初予算を上げさせていただくわけですね。国に対して要望した額で。結果的

に国の配分は4月になってこないとわからない。その段階で、最近は減額が多いわけですね。増額なら嬉しいんですけど減額の場合が多いわけですね。増額の場合ですと、即座にこれは予算を執行していかなければなりませんので補正をすぐに上げさせていただきます。

ただ、減額の場合には、以前にもこの都市・環境常任委員会でも議論されたんですけども、まだまだほかのところから持ってくるとか、県内のところから持ってくるとか、補正予算もひょっとしたらあるかもわからない。ですから、そういうことを期待して、減額はわかっているんですけども、大体その段階で、ああ、これはつかなかったなど。だけど、12月ぐらいまでは頑張らせただいて、もういよいよ国の予算回ってこないなということがある程度わかってきました段階で減額させてもらう、そういうことです。

三平一良委員

やっとわかったんやけど、結局、減額になるということは国の予算が確定したときにわかるわけやね。

中村道路整備課長

道路局のほうでお話しさせていただきますと、国から県のほうに全国で配分額が出てまいりまして、県にまず一旦おりますよね。県の中で今度は各市町に配分していくわけですよ。そして、配分の決定が、今年度の場合は5月15日に決定通知が私どもに参っております。それが正式に決まった日であって金額でございます。その中で事業を執行していきますもので、どうしても減額される場合は調整をせざるを得ないと。先ほど館理事のほうから申しましたように、県内の流用がもらえないかということ根強く何度も何度も県のほうにお願いしているんですけども、もうこのたびそういうことができないなということになりましたもので、今回、補正予算を上げさせていただいたということでございます。

三平一良委員

要するに、予算は多目に出しておく。希望というか。それでわかるのは5月やと。館さんが言われたようなことで6月でもできるんだけど12月にやるという、わかりました。

野呂泰治委員

関連で。その減額、できるだけ減額をしてもらわんほうがええんだけれども、それまでに出したときの陳情というのを市から国とか県へ、そういうのをやってもらっているんやね、当然。最近ようけ、いろんな補正予算で国から出てきますわな、何々メニューにこの事業、これ合わすとか何かでね。当初予算でそれはわかるのかな。決められやんわけ。その辺がちょっと、わからん。交通安全社会資本整備交付金とか、当初からこういう名前でいくんかな。

中村道路整備課長

各事業事業でメニューは決まっています、例えば交通安全の事業やったら、それで事業ができるよという形で国のほうから来ますもので、それに合った事業を上げさせていただいている。

野呂泰治委員

こんなこと言うと悪いんやけれども、ある程度、強力に陳情というか要望というか、それをやっぱりしてもらった、いろんな角度からしてもらったほうがいいと思うので、どうも何か見ていると、申しわけないんだけど、ちょっと四日市弱いんかなという、そんなふうに、申しわけないけど、それは市民の目から見ると、さっきから言ったように、当初予算でそれだけの出ているのにみんな半分になってきておると、やっぱりいろいろ言いますやん、我々、報告会でね、いろんな。そうすると、何や半分しかできやなんだ、四日市は遅いんやな、あかんわなと、そういう答えが返ってくるで、だから僕ら決定までは本当に言わんのですわ。最初から大きなことを言ってしまうと、もう半分しかない、何や、おまえらようせんのかという単純な見方やけど、それがあるので、やっぱり努力してもらいたい。

川村幸康委員長

要望でよろしいですか。

野呂泰治委員

はい。

村上悦夫委員

ちょっとこの間、会派でいろいろと協議した内容を一つお聞かせ願いたいと思います。

垂坂公園・羽津山緑地整備事業ですが、変更前の用地箇所、これ、変更後の用地箇所と書いてあるんですね。なぜ変更したかということは売ってもらえなかったという話、ちらっと聞いておるんですけれども、あとの個人の所有地で残していくわけですから、土地利用を恐らく個人が所有で残されたと思うんですが、土地利用はこの場所については一応、緑地あるいは公園ということで、都市計画決定してある範囲ですよ。

その中で、じゃ、個人が他の目的で利用する場合、開発行為が起きた場合、許可対象になっていくんですか、許可するんですか。例えば道路整備が、今、もっと拡幅してくれというような話がどうもあるらしいんですけれども、その拡幅事業を市がやっていくことによって、譲っていただけなかった土地利用が有利に事業化を進めていかれるというような、もしそういうような話が出てきた場合に、この土地を開発許可認めるんですか。例えば住宅を建てたいということで目的をはっきりと、開発目的を出してきた場合、市としてそれを認めるのかどうか。

これだけの公園地域として長年行政も努力して土地取得しながら環境整備されてきた中において、最後のほうで譲ってもらえなかったから、カウントするためにほかのちょっと優先するところで土地を買い求めて面積要件は満たすことはできた、これはええことだと思うんですね。じゃ、譲っていただけなかった方の土地利用に有利に働かれていくということは非常に問題が出てくると思うんです。ですから、開発の申請が出た場合にどういう条件整備が整ったらこの土地利用、例えば住居地域だから住宅は建てますよというような、その要件に対する条件整備がなされれば許可対象にするのかせんのかというところをちょっと聞かせてほしい。

鈴木市街地整備・公園課長

垂坂公園、羽津山緑地について、2期目の工事として平成18年度から行っております。この赤の斜線を引いた権利者とは平成18年のころから交渉を続けております。この所有者の方は隣接する部分の附帯的な土地、また、その隣接部分を、ゴルフ場なんですけれども、そのバッファゾーンみたいな形でこの土地を所有されたという経緯があります。そういった事業に要する土地ということもあり、なかなか交渉が進まなかったということで、今回、変更してこの用地をちょっと断念をさせていただいたことになるわけですから、

先ほどの開発というお話ですけれども、現実、その隣接部分と含めて開発の申請ということも考えられないことはありません。その場合、公有地の拡大の推進に関する法律の届け出というのが都市計画決定区域内ですので必要になります。そのときに市として、その土地について公園として買収するのか、それとも開発行為を行ってもらおうのかということ判断していくということになります。

村上悦夫委員

判断していくことになることを聞いておるのやから、許可していくのかということ聞いておるん。条件整備とか。

鈴木市街地整備・公園課長

その時点での状況というのもあろうかと思います。公園としての整備というのが、今後まだまだやっていかなければいけないのか、それとも、もうこれで公園は十分なのかというようなことも踏まえた中で判断していくことになろうかと思います。

村上悦夫委員

これで十分だという数字が出てきたと思うんですよ。というのは、譲っていただかなかった、事前協議しておったところがなかなか得られなかった。だから、面積として変更後用地場所を取得したんでしょう。だから、要件はこれでカウントできておるわけや。そうすると、要はもうこの土地は受けとらんでもよろしいよという流れができちゃったんや。そうじゃないの。この土地をどうしても、計画にもう一遍入れて、どうしても譲ってもらわなこの計画が成り立たないという状態ではもうなくなったんやろう。

鈴木市街地整備・公園課長

今、事業計画の変更認可の申請を行っております。もう来週にも認可されるという運びであるんですけれども、その事業認可の変更の認可を受けてから、ちょっと青の斜線の土地を買収させていただこうかなと思っております。先ほどの変更して断念する計画のほうなんですけれども、そちらのほうも事業計画の変更の中で載せさせていただきまして、今回の事業ではこの土地について事業化を見送ったというスタイルでございます。今後、まだまだ垂坂公園を活用、どんどん利用客が多いし、まだまだどんどん広げていかないかん

というふうなことが明確になった時点で事業を立ち上げるのか、それとも公有地の拡大の推進に関する法律の届け出があるのかという、どの時点でそれが出てくるのかちょっとわからないということで、今。

村上悦夫委員

代替地がもうできておるのに、もうこれ以上必要でないということは明らかやないか。それ以上必要な声があれば拡張していくといたって、拡張するところあらへんやないか。立ち退きさせてやるんか。だったら、これは要はなかなか交渉してもうまく手に入らなかった。

もう取得計画を変えてカウントできるようになった。ところが、ぐずり得にしたくないで言うておるのやに。ぐずり得で、あと、土地利用が有効にできたと、こういう不公平が生じてきたら困ると思うから言うのやに。

鈴木市街地整備・公園課長

この青の斜線のところ、もう一度ちょっと見ていただきますと、これは1期工事で土地の購入を断念したところですが、実は。

川村幸康委員長

青のどれ。

鈴木市街地整備・公園課長

青の斜線です。変更後用地箇所です。

川村幸康委員長

ブルーのやつね。

鈴木市街地整備・公園課長

周辺の土地、ちょっと緑に塗らせていただいていますけれども、それは買えているのにこの真ん中だけ買えなかったという状態の土地です。今回、公有地の拡大の推進に関する法律の届け出が出されました。それで、四日市市としてはこの土地を買って、それで芝生

広場と連続した形でもってこの垂坂公園を生かしていきたいということで、この土地の購入を考えたわけです。

村上悦夫委員

そのために、今までこれ、垂坂の狭い道やけど拡幅していくような話につながっていったら、ちょっと矛盾をする考え方になるなと思って。

館都市整備部理事

今、議員おっしゃったのは、真ん中の公園を貫いとる道ですね。これは今はまだ拡幅する計画はございません。

村上悦夫委員

あらへんのか。

館都市整備部理事

現状のままです。

村上悦夫委員

ちょっと会派内で心配してみえる方がみえたから、要望してくれということやったから。

川村高司委員

私もこの変更後の用地箇所、ブルーのしま模様の下側の赤いラインの部分なんですよね。ここが今まで狭かって、用地買収できていなかったのので、広げようにも広げられませんか。今回、買収できたことによって拡幅することが可能になるんじゃないですかと、そういうふうにしていただけませんかという質問なんですけど。

鈴木市街地整備・公園課長

道路に面したところまで、今回、買収する土地がございます。実際、便宜上はどういうふうになっているかちょっと把握はまだしておりません。道路拡幅ができるような形であれば考えていきたいと思っております。

川村幸康委員長

よろしいですか。

他に。

川村高司委員

この追加資料でゾーン30の整備についてということで資料を出していただいたんですけども、ちょっと教えていただければなんですが、今後のゾーン30の整備目標ということで、国は平成28年度までに県内で約43カ所、四日市市は8カ所が予定されているということで、そのうちの2カ所がここであって、残りの6カ所、予定されているという、四日市市が決めれないのか。要は地域要望と警察庁のほうとの双方の話し合いによって用地選定されていくんでしょうけど、もう既にこの8カ所というのは具体的に名前というのは出ているんですか。

市川道路管理課長

四日市の8カ所は、南警察署管内4カ所、北警察管内3カ所、西警察管内1カ所ということになっております。そのうち、今、言われた南警察署管内が1カ所と北警察管内1カ所が決まっているだけで、あとの6カ所は決まっておりません。その2カ所を踏まえた中で、今後、計画していきたいなというふうに思っております。モデル地区として検証しながら進めていきたいなというふうに思っております。

川村高司委員

それは四日市市が考えるゾーン30が必要な箇所の分母と今回の8カ所というのは、分母は一緒なんですか。前、質問させていただいたのも、ゾーン30の本来そういう整備が必要な箇所は全体でどれだけあって、その中でどういうふうな優先順位をつけていくんだという質問で、これに関連して道路改良単独事業費もそうなんですけど、この委員会の資料の中で道路改良単独事業費は一般財源1300万円で、補正前は4カ所、補正後で6カ所、要は2カ所がふえた。そもそも補正前、予算もついていなかったところがぽんぽんと予算がついて、これらも分母がどれだけあって、本来道路改良しないとだめな対象エリアは何カ所あって、そのうち今回どういう優先順位に基づいてここをピックアップしたんですよとい

う理由が知りたいんです。

市川道路管理課長

ゾーン30のほうをお答えさせていただきますと、これは上に書いてありますけれども、連合自治会のほうでこういうメニューがありますと。その中で手を上げてくださいという中で2カ所が決まりました。というところで、この2カ所を整備していくということでございます。今後につきまして、今、言いましたように、皆さんのほうにもう一回働きかけて、こういうものができましたと。見てもらって、今後はこういう事業をやりたいというところがあれば手を上げてくださいというふうな形で計画的に、うちのほうから進んでやってくんじゃなくて、今考えているのは手を上げてくださいよ。その候補に対して、うちのほうから進んで協議に行くというような形にさせていただきたいと思います。

以上でございます。

川村高司委員

そうすると、本来8カ所という予定ではなしに、そういう地域のほうから要望が上がれば、8カ所に限らず、こういう整備というのはしていきますよという理解でよろしいでしょうか。

市川道路管理課長

この事業、ことしから、しかもまだ始まったばかりですので、細かいところ、一応割り当てというのはそういうふうに来ていますけれども、今後、今、委員の言われるように、ふえてくればそれも協議しながら変えていくかなということはあると思うんですけど、今のところ2カ所ですもので、6カ所という余裕がありますもので、今後考えていきたいなというふうには思っております。

川村高司委員

ゾーン30のほうはそういうことで、道路改良単独事業費のこの箇所の選定に関してはどういうふうな形になってますか。

中村道路整備課長

この6路線については、以前から事業を進めておるところ、今年度から進めておるところもございますけれども、そういった中で事業を地域の方々からいろんな危険な状況等々をお聞きする中で、早急に対応せんと危ないなというようなところもございます。その部分についてふやさせていただくということでございます。基本的に2次の予算の中でございますもので、中でいろいろ調整をさせていただくんですけれども、それプラス、必要な部分が出てまいりましたもので上げさせていただいたということでございます。

川村高司委員

ですので、ここには事業の緊急性、効果、効率性を考慮しという優先順位は書いてあるんですけど、もう少し具体的な庁内的なルールがあるのであれば、あと、対象となる箇所は、今、現状、何カ所を、分母を把握されているのか。地元のほうから要望が上がらなければ庁内としては全体は把握していませんよというスタンスなのか、役所としても全体はちゃんと把握しているんですと。その中できちんとした一定のルールのもとで事業に当たる優先順位を決めていっていますよと。そのルールがもし明確にできるのであれば、それをちょっと教えていただきたい。

中村道路整備課長

この6路線以外に道路改良の2次の予算については多数路線ございます。ごめんなさい、今、詳細を持ってきておりませんので、ちょっとあれなんですけれども、そういった中で、道路の改良をしていく中で。ちょっと待ってください……。

申し訳ございません。道路改良単独といたしまして約20路線ございまして、こちらの路線を年次的に順次整備させていただいておるわけですけれども、毎年、土木要望会とかいうのがございまして、その要望会の中で地域からいろんな要望が上がってございます。ただ、生活道路に近いような道路は土木要望のお金でさせていただくんですけれども、地域を結ぶ道路とか交通量の多い道路とかといったような幹線的な道路に近いところにつきましては、道路改良単独事業費のほうで事業をさせていただいております。

そういった中で、20路線ほど現在させていただいているわけですけれども、この事業を年々させていただいている中で、やはり我々も現場の中で現状を把握しております。そういった中で、地域の方々とお話をして、本当に危険やなというようなところはやはり前へ進めていかないかんとということで、今回、特化いたしまして1300万円でございますけれども

も、補正予算をお願いしたものでございます。

川村高司委員

7ページのA3の補正の増減内容の中には、例えばには、電線地中化で67m、これ、諏訪栄町栄線ということで出ているんですけど、例えば電線の地中化を今やろうとしている分母がどれだけあって、そのうちの67mを今回この補正予算でやるんですよと。そのあとの残りの、今、土俵の上に乗っかっている部分がどれだけあってというのがあるのかという。例えば電線地中化でいくとそうですし、危険を緩和するために道路のカラー舗装が必要であろうと思われるべきところは市全体で何mあって、そのうちの今回補正予算でやるというような、全体を把握して、その進捗管理をやって事業をやっていただいているんですかという話なんですけど。

中村道路整備課長

各地域地域でそのご要望上がってくる中で、全ての路線の中でどこを優先していくという形で考えていくよりは、その地域地域で問題がある箇所を上げさせていただいて、その中で進んでいっているということではございますけれども、例えばの平尾19号線につきましては、平尾町内を大型車が通行いたしますもので、そのバイパス道路として整備をさせていただいておりますけれども、全線で660mございまして、毎年施工させていただいて、既にできているものが260mほどございます。残りの部分につきましては、これからも年次的に進めようというようなお話では考えておったんですけれども、やはり地域の中から大型車が突っ込み合いをすとか、いろんなそういう危険な状況があるということをお話しいただきまして、現場を見に行くと、非常に危険な状態であるもので、前倒しをして残りの400mを整備させていただいて、早急に迂回路としての効果を発揮したいというようなことで進めておるとか、そういうようなところもろもろございまして、事業のほうを推進させていただいておるということでございます。

川村高司委員

なので、できれば声を上げたところからやっていくというよりは、市として全体をちゃんと把握していただいて事業にとりかかっていただく。それはあくまでも計画的であって、優先順位が不透明であるとどうしても何でやということになってしまいますので、それこ

そ情報公開ではないですけれども、きちっとそういう情報を提供していただくようお願いして終わります。

川村幸康委員長

いいですか。

他にございませんか。

(なし)

川村幸康委員長

ないようですので、採決に入ります。

議案第73号平成25年度四日市市一般補正予算(第4号)、第1条歳入歳出補正の歳出第8款土木費、第1項土木管理費中関係部分、第2項道路橋梁費中関係部分、第3項交通安全対策費中関係部分、第4項河川費中関係部分、第6項都市計画費中関係部分、第3条債務負担行為の補正(関係部分)、先ほどの内部・八王子線関連を除いたものを採決したいと思います。原案のとおり決することにご異議ございませんか。

(異議なし)

川村幸康委員長

なしと認めます。本件は可決すべきものと決しました。

[以上の経過により、議案第73号 平成25年度四日市市一般会計補正予算(第4号)、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第8款土木費、第1項土木管理費中関係部分、第2項道路橋梁費中関係部分、第3項交通安全対策費中関係部分、第4項河川費中関係部分、第6項都市計画費中関係部分、第3条債務負担行為の補正(関係部分)について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。]

川村幸康委員長

理事者の入れかえをしていただいて、一般議案までは終えたいと思いますんですけど、

皆さんよろしいですか。

(異議なし)

川村幸康委員長

そうしたら、5分ほど休憩して、一般議案のほうにいきます。じゃ、30分まで休憩してください。多分それでもう終わると思う、5分か15分で。

17:20 休憩

17:30 再開

〔常任委員会〕

川村幸康委員長

それでは、委員会を再開いたします。

議案第109号 四日市市自転車等駐車場条例の一部を改正する条例の一部改正について

議案第110号 四日市市駐車場条例の一部改正について

議案第111号 四日市市営住宅条例の一部改正について

議案第112号 四日市市再開発住宅条例の一部改正について

議案第121号 四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について

議案第131号 四日市市内部・八王子線鉄道施設条例の制定について

議案第132号 四日市市内部・八王子線基金条例の制定について

議案第149号 四日市市営中央駐車場及び四日市市営本町駐車場の指定管理者の指定について

議案第158号 市道路線の認定について

議案第160号 四日市市近鉄四日市駅南自転車等駐車場及び四日市市近鉄四日市駅北自転車等駐車場等の指定管理者の指定について

川村幸康委員長

ここからは都市・環境常任委員会として付託議案、議案第109号四日市市自転車等駐車場条例の一部を改正する条例の一部改正について、議案第110号四日市市駐車場条例の一部改正について、議案第111号四日市市営住宅条例の一部改正について、議案第112号四日市市再開発住宅条例の一部改正について、議案第121号四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第131号四日市市内部・八王子線鉄道施設条例の制定について、議案第132号四日市市内部・八王子線基金条例の制定について、議案第149号四日市市営中央駐車場及び四日市市営本町駐車場の指定管理者の指定について、議案第158号市道路線の認定について、議案第160号四日市市近鉄四日市駅南自転車等駐車場及び四日市市近鉄四日市駅北自転車等駐車場等の指定管理者の指定について、説明を求めます。

説明はこの間、議案聴取会の際にさせていただいているので、ご質疑から入りたいと思います。追加資料あったかな、何か。追加上程のやつ。自転車の最後のやつ、160号ですね。これを簡潔に説明願います。

市川道路管理課長

私からは議案第160号四日市市近鉄四日市駅南自転車等駐車場及び四日市市近鉄四日市駅北自転車等駐車場等の指定管理者について、都市・環境常任委員会資料、追加上程分をごらんください。

川村幸康委員長

どうぞ。

市川道路管理課長

1番、施設名称、さきに申し上げたとおりでございます。

2番として、指定期間としまして、平成26年4月1日から平成29年3月31日でございます。

3番として、指定管理者候補者、ミディ総合管理株式会社でございます。

4番として、選考結果の概要でございますが、まず、提案内容の評価点として52.8点、提案価格3年間として945万円、提案価格評価点として18.6、総計71.4で順位1番としてミディ管理株式会社がとりました。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

川村幸康委員長

それでは、ご質疑がございましたらご発言願います。

川村高司委員

友輪株式会社ですか、これ、今、指定管理やっていますよね、この駐輪場の。そこが提案内容とか評価点が一番低い評価点になっていると。現状やっているところがこういう評価になっているというのは、これ、大丈夫なんですかというか、この実態はちゃんと把握されていて、今の現状の指定管理の運行自体に、もう市としては問題はなしで、たまたま指定管理者の検証委員会の方々がジャッジしたのと、今の現状と、その辺はちゃんと精査されて、現状認識されているんですか。

市川道路管理課長

その内容を、さっき言われましたように、ことしまで友輪株式会社にしておるんですけども、友輪株式会社、低いんですけれども、提案内容はやっぱり委員さんからいくと、プレゼンもしたんですけれども、やっぱり内容が今の現状でという形でしたもので点数が落ちてしまったと。あとのところについては、提案内容がいろいろあってよかったということで点数が上がっています。

川村高司委員

指定管理を出す側の市役所として、その評価の内容はどう精査されているのか、何がよくて何がだめだったのかというのは要約してコメントはあるんですか。

市川道路管理課長

内容としまして、やっぱりいろんな提案しておる中で、今後やっていくに当たっての人数をふやしていただくとかいろんな提案がよかったというふうに私は思っております。

友輪じゃなくてミディも蔦井株式会社も内容がよかったということで。

川村高司委員

金額が、今回、落としたほうは945万円。今やっている友輪は500万円、半額で今やって

いて、どんな提案、どれだけひどい提案というのか、どれだけよかった提案で、この金額が倍の値段でもそちらのほうがいいと。現状やっているところよりも何が、ええのかというのだけ、ちょっとコメントとして出していただいてもいいですか。

市川道路管理課長

内容としましては、通行機能の確保及び市民生活の安全を図り、良好な土地環境を保持することを目的に設置した自転車等駐車場とレンタルサイクル合わせ一体的に運営しようとするものです。同施設は立地条件や機能等を生かし、利用者に対するサービス提供や効率的な管理運営を行う必要があります。そこで、指定管理をする団体について、持っている目的や性格を指定管理者候補者選定基準に基づいて検討し調査しましたということで、ミディ総合管理株式会社については、複合商業施設の駐車場管理の経験を生かし、利便性や利用率の向上を図る具体的な提案がなされました。また、駐車場業務をサービス業と捉え、利用者へのきめ細やかな配慮と地域との連携を考慮され、自転車等駐車場とレンタルサイクルを一体的に管理運営できる具体的な提案があった点を評価しましたということでございます。

川村高司委員

駐輪場の管理業務ってそんな複雑なものではなくて、自転車を定期利用されている方とかスポットで単独で利用される方、自転車乗ってきて置かせてもらって、料金払ってのすごいシンプルな業務で、提案価格が500万円と1000万円の、1000万円のほうをとらなければならないそのクオリティの差が、先ほど提案内容を朗読いただきましたけれども、そこに倍の値段の違う優位性というのは私には理解しかねるということで、とりあえず私は終わります。

川村幸康委員長

よろしいですか、それで。

他にございませんか。

(なし)

川村幸康委員長

ないようですので、これより討論に移ります。

討論のある方、願います。よろしいですか。

(なし)

川村幸康委員長

別段討論もないようですので、採決に入ります。

議案第109号四日市市自転車等駐車場条例の一部を改正する条例の一部改正について、議案第110号四日市市駐車場条例の一部改正について、議案第111号四日市市営住宅条例の一部改正について、議案第112号四日市市再開発住宅条例の一部改正について、議案第121号四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第131号四日市市内部・八王子線鉄道施設条例の制定について、議案第132号四日市市内部・八王子線基金条例の制定について、議案第149号四日市市営中央駐車場及び四日市市営本町駐車場の指定管理者の指定について、議案第158号市道路線の認定について、議案第160号四日市市近鉄四日市駅南自転車等駐車場及び四日市市近鉄四日市駅北自転車等駐車場等の指定管理者の指定について、原案のとおり可決することにご異議ございませんか。

(異議なし)

川村幸康委員長

なしと認めます。本件は可決すべきものと決しました。

〔以上の経過により、議案第109号 四日市市自転車等駐車場条例の一部を改正する条例の一部改正について、議案第110号 四日市市駐車場条例の一部改正について、議案第111号 四日市市営住宅条例の一部改正について、議案第112号 四日市市再開発住宅条例の一部改正について、議案第121号 四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第131号 四日市市内部・八王子線鉄道施設条例の制定について、議案第132号 四日市市内部・八王子線基金条例の制定について、議案第149号 四日市市営中央駐車場及び四日市市営本町駐車場の指定管理者の指定について、議案第158号 市道路線の認定について、議案第160号 四日市市近鉄四日市駅

南自転車等駐車場及び四日市市近鉄四日市駅北自転車等駐車場等の指定管理者の指定について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。】

川村幸康委員長

以上で都市整備部の審査は終了いたしました。

委員の皆さんに、今から協議会に、空き家管理条例の説明を受けるんですけど、その前に委員会閉じる前に、委員長報告について、るる皆さんからいただいた意見を委員長報告には取りまとめますので、一度また皆さんに見てもらいますけれども、例えば確認書ですよ、館さん。あの確認書の中に別途協議するというような言葉の文言の中には、現状の時点で確認できておるのはそうだけれども、まだまだ館さんが杉浦委員の質問に対して、例えば特別会計か何か今の口では言えないけれども、そういったことも検討してまいるかという可能性も秘めておるといことですね。

否決するものでも、あかんというものでもないけれども、そういったことの文言は少し入れさせてもらおうかなと思いますし、それから、例えば、あと、出ておった中で、反対というよりは大いにやっていくためには、まちづくりをきちっとしていけよとか、それからもう一つ大きな話出ておったのは、公共交通として新しい組織か何かでもつくって、それこそ内部・八王子線の鉄道の部も、それから自主運行バスとか、さまざまなそういったところの交通関連の部局をどう見ていくかということも含めて必要やというところも少し委員長報告には入れさせていただいて、今後の方向性としてはそっちでいくのならいいよというようなことでさせていただこうと思うんですけど、委員の皆さん、よろしいです。その辺、文言はまだいろいろありますけれども、漏れがあったらまた皆さんから指摘いただいて報告には書きますけれど、理事者のほうもそういうふうな形で上げさせていただきますので、よろしく願いいたします。

館都市整備部理事

確認書、もちろんこれからやっていくところあるんですけども、きょうのご議論の中で、確認書の中身に触れるというよりは、先ほどの特にキャップのこととかそんなのは特に確認書とはリンクしませんし、だから、余り、委員長、ちょっとこれにこだわられておりましたけれども、ここへ直接関係してくるようなご意見ということよりも、これから市がもっといろんなことやるよと、そっちのほうが多かったように。

川村幸康委員長

要は現在確認できておることは、現状こんなことしかできてないで仕方ないやんかと。ただ、今後の方向性としては、別途協議するみたいなこと書いてあるのと一緒に、なかなかまだ決まったものがないよと。ただ、委員会の意思としては、ある程度、受けとめれるところは受けてもらったと思うので、そういったことを報告にはまとめていきたいということです。

杉浦 貴委員

ちょっと、今、気になった、確認書の件だけ、ほとんどがこれに含まれていると思うんですけども、近鉄との新しい会社についての中身においては、ひょっとすると確認書の外側に飛び出すやつもあるかわからんで、その辺だけはちょっと。これしかないというんじゃないで、そういう部分もあるということではちょっと見てほしい。

川村幸康委員長

コントロール効かん部分もあると思います。その辺も書かせてもらいますわ。そういうことで。

野呂泰治委員

今、交通政策のこの部局を組織的にということで、私も前から思っていたんですけど、こういう新しく本当に大きな事業というか、こういうときは本当に、昔は中核市とかいろんな合併の時もあった、推進室とかそういう特別の部局をやっぱり都市整備部で考えていくべきだと思いますので、そういうことを含めて。

川村幸康委員長

わかりました。入れさせていただきます。

とりあえず、委員会としては閉じさせていただきます。

17：44閉議

(17：44～18：06協議会)