

総合交通政策調査特別委員会

（平成24年7月30日）

豊田政典委員長

皆さんおはようございます。

総合交通政策調査特別委員会を開催させていただきます。

前回、7月の頭に予定しておりましたが、私の個人的な都合により開催できなかったことを、まず冒頭、おわび申し上げます。済みませんでした。

それでは、総合交通政策調査特別委員会、実質的には第1回目になりますが、開催をさせていただきます。

傍聴の方、市民の方を初め10名ほど入られております。

きょうは、実質的に1回目になりますので、今後の運営方法等について皆さんからいろんなご意見を伺った上で、それを整理して進めていきたい、そんな趣旨でありまして、お手元に幾つか資料を配付しましたし、また、メールボックスに事前に入れてもらいましたけれども、右肩に電車のイラストのあるペーパーの1枚紙をちょっと見てほしいんですけども、きょうのところの、まず1番目を確認した上で、2番目、3番目、4番目のところを今から協議いただくんですが、まず1番につきましては、当特別委員会設置前に議員政策研究会総合交通政策分科会で同じテーマを扱っておりました。それを引き継ぐ形の特別委員会ですから、この特別委員会の守備範囲というか、どこまでをやるんだということを確認しておきたいなということでありまして、議員政策研究会総合交通政策分科会の流れからいきますと、近鉄内部・八王子線の維持、存続についてというのをまず第1に取り上げ、その上で、議員政策研究会総合交通政策分科会で宿題になっていますコミュニティ・バスの充実の制度づくりというのを必ずやらなければいけないのかなと正・副委員長では思っております、それ以外、議員政策研究会総合交通政策分科会で扱った内容、自転車や歩行者であるとか、コミュニティターミナルとかがありますが、議員政策研究会総合交通政策分科会で一定の調査研究は終わったのかなという認識を持っております。

ということから、1番に近鉄内部・八王子線についてを取り上げ、その後、あるいは近鉄内部・八王子線の協議の進行を見ながら、平行してになるかもわかりませんが、コミュニティ・バスの制度づくりというのを、この二つ目をやると。

その他に、もし時間的余裕、また、皆さんの提案があれば、交通関係を取り上げたいと

考えておりますが、そんな共通認識でよろしいですか。ご意見があれば出してください。

小林博次委員

協議する事項が多過ぎて、もっと整理しないとだめやと思うんですね。

1点目は、近鉄内部・八王子線の単純な取り扱いではなくて、廃線を阻止するためにどうするのかという調査研究テーマでまとめてもらって、それから、前回の議員政策研究会総合交通政策分科会のまとめをずっと、勉強会としては随分掘り下げて、よかったと思っているんですけども、ただ、例えば、この総合交通政策をどうするのかというのは、海上アクセスを合法化していくためには、内陸部の交通政策をきちっと整理しないとつじつまが合わんだろうと、そんなことから提案されてきた中身になっているわけですけども、例えば、新しい時代に向けたまちづくりとして、四日市市は34の駅があって、この高速輸送鉄道の駅を軸に、どうやって車を使わないで行けるようなそんなまちにするのかというのがかなり大きな課題としてあったかと思っています。そのあたりに余り触れられていなかったのも、総合交通政策調査特別委員会では、未来型のまちづくりについて答えを出したらどうかなど。

例えば、これ、調査研究、中身に踏み込んだ発言をするんですけども、34の駅があると、もしその駅の周辺に1万人ずつおったら、34万人までが歩いて生活できるまちができるわけね。駅の半分ぐらいは余り使われていない、使われている駅もあるんですけど、例えば西日野駅なんかでも、三重交通のバスが来て、西日野駅に寄って、近鉄四日市駅まで来てしまう。そうすると、役に立たないんですね。ですから、西日野駅を終点と起点にして、鉄道のないところはバスで連絡するというやり方をとると、これも大量輸送機関の一手段に変化すると思うんです。そんなことを考えていくと、ここにずっと載っていることをやっていくと、ちょっと多過ぎて本筋から外れてしまうのではないのかなと。勉強会のための勉強になってしまう、そんな気がするので、ちょっと絞ったらどうかなと思うんです。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

今、指摘いただいた部分は、お配りした素案の2番のところの量が多いという話だと思

うんですけど、これ、後で説明、皆さんに協議をしていただこうと思っているんですけども、あくまでも正・副委員長のほうで、特に私のほうで思いつくままに並べてあるだけなので、これを全部やるという提案ではないんです。

今は、とにかく近鉄内部・八王子線はやりますよと。コミュニティ・バスについても後でやります。それを2本でいいのかという投げかけなんですけど、小林委員からは、もっと総合的な総合交通という視点で、近鉄内部・八王子線は別にして、時間が後になるかもわからないけれどもやったらどうだと、そんな受けとめ方でよろしいんですかね。

小林博次委員

まあね。

豊田政典委員長

そんなところだと思いますけど。

ほかの方。今の意見についてでも結構ですし、当特別委員会の守備範囲というところの話をしています。近鉄内部・八王子線をどこまでやるかという話もありますが、1年以内という時間もありますし、どうですか。

芳野正英委員

もう確かにその、例えば調査事項の部分で、歴史ですとか現状というのは議員政策研究会でも入って行ってやったところだと思うんです。確かにメンバーがかわったので調査項目の中に入れられているのはわかる場所なんですけど、ここは、現状認識としては、恐らく、多分1時間とかで進んでいく話なのかなと思うんですね。それよりも、先ほど小林委員もおっしゃったように、存続をさせていくためにあらゆる手をこれから使っていかなあかんと思うんです。どれだけその手段、手法をこの場に出していけるかにかかっているのかなと思っているんですね。だから、いろんな知恵出しを幾つかして、その具体的な検討に入っていくのが一番いいのかなと思っていまして、前というか、ちょうど会派でも金沢市に視察に行ったんですけど、そのときに、金沢市でトリガー方式というバス路線を維持するための方式を金沢市ではやっておるんですね。僕は、これが結構、存続のためのかなりの手段の一つかなと思っているんですけど、簡単に言うと、利用者と鉄道事業

者でどれだけの水準まで維持しますと。その水準が下がれば、もう廃止になるかどうかは別として、その水準を維持している以上は存続し続けるという協定を結ぶというやり方があるんですが、これの、ぜひちょっと検討を、私はこの特別委員会でやっていただきたいなと思っていますし、そこをちょっと、メーンの山の一つと考えられないかなと思っています。なんですけれども、ぜひご検討に加えていただきたいなと思っています。

豊田政典委員長

今のトリガー方式の話は、近鉄内部・八王子線の議論をする中の提案ですか。

芳野正英委員

もちろん今メーンになっているのはそこなので、あれなんです、もしそれが実現できれば、市内のバス路線でもこれはあり得る話だと思っていまして、公共交通を維持するという部分でいうと、どこの路線でも当てはまる話だと思います。

その第一歩として、近鉄内部・八王子線にまず考えて適用したらどうかというふうに思っているんですけど。

豊田政典委員長

今の提案については、近鉄内部・八王子線のところではまたご紹介いただきたいし、それとは外れた部分で、全体的な総合交通を議論する時間、皆さん、やろうよということになれば、改めて材料として取り上げることを考えてみたいなど、取り上げるかどうかも含めて。

ということですが、ほかの方はどうでしょう。今、特別委員会をどこまでやるか。

加藤清助委員

メンバーの中で認識的に共有しておかなあかん部分は、何を調査するかという先ほど来の問題と、それから、時間的にこの総合交通政策調査特別委員会の終着点をいつごろに置くのかという点の共有もしておかないと、一つは、第1は、やっぱり近鉄内部・八王子線というのが、この間の議員政策研究会総合交通政策分科会の論議の経過と、それと、相手方の事業者である近鉄が、来年の夏ごろをめどに存廃について表明するというふうと言っ

ているわけですから、それに対して、我々議会として、存続を前提にしながら、調査をす
るということになったと思うんですが、だから、この特別委員会の調査の時間的な部分を
共有してスタートしないといけないのかなという思いがあります。

豊田政典委員長

言われるとおり、近鉄内部・八王子線については、約1年という期限があります。それ
以外にやるとしたら、バスもやりますけれども、周期というか、特別委員会の全体的なス
ケジュールを認識として持っておこうという話ですけど、加藤委員はどうですかね。なか
なかこうだよと置くのも、テーマの量にもよるんですけども。

加藤清助委員

近鉄内部・八王子線は、少なくとも今年度内というか、遅くても。だから、これからも
う秋になっていっちゃいますから、年内にというのはちょっと無理かなと思いますけど、
そこら辺を視野に置かなあかんのかなという部分と、この特別委員会の設置と内容で、じ
ゃ、その総合交通という部分まで含めていくと、かなり年度をまたいでいかんらん話に
もなるなという思いも個人的にはしていますけど。

豊田政典委員長

今、中身と時間の話が出ています。時間もそれぞれ、皆さんの認識をともに持っておか
ないと、覚悟もありますからという、あわせて意見を伺っておきたいんですけど。

諸岡 覚委員

タイムリミットの認識が私は違うんですけども、来年の夏に近鉄のほうが何らかの方
針を表明しているということであると、向こうも商売ですから、もうからん路線は撤退す
るとするのは当たり前の理屈だと思うんですよ。であるならば、四日市市として、いかに
客をふやしてあげることができるか、ふやすことができるかという、四日市市がどこまで
協力できるかという姿勢を見せなきゃいけないと思うんですよ。

そう考えていくと、来年の夏に判断をある程度するのであれば、来年3月の予算常任委
員会のところで、そこで事業計画なり、予算をつけるなりした明確な四日市市の姿を近鉄

側に見せないといけないと考えると、予算が、もうこの秋から組まれていくことを考えると、今年度ではちょっと遅いのかなと。私は、年内いっぱいぐらいを一つのタイムリミットにしないと、この特別委員会としては。そうじゃないと近鉄に四日市市の姿勢を見せることができないと。来年の夏に特別委員会が終わったのでは間に合わないですよ、と思います。

土井数馬委員

時間的なことはそのとおりだと思うんですけども、路線維持、存続というか、廃線阻止のための取り組みであれば、この特別委員会なりでいい案が出れば、一つ一つ実行していくというのが大事じゃないかなと思うんですけども、だから、まとまって、最終的にこの特別委員会でまとめをしてから実行するんじゃないしに、この特別委員会で、例えば、きょういい案が出て、それいいじゃないかというような、即実行しながら進んでいくというようなやり方をしないと運動にはならないんじゃないかなというような気がします。

それと、ほかの委員の皆さんも相談があったかどうかわかりませんが、いろんな沿線住民の方から、もう廃線のうわさが広がっていますので、こんなふうなことをしたらどうでしょうか、こういう取り組みをしたんやと。あれに乗って、子供たちを遠足に連れていくのに内部駅まで行って、それからどうのこうの、そんな具体的な提案も受けているし、恐らく都市計画のほうへもそういう電話が入っているというふうなことも聞いておりますので、ただ、それぞれ個々にばらばらばらした動きですと余り効果がないんじゃないかということで、ある程度、この特別委員会ができましたわけですから、そういう市民からの提案が行政側にあれば、すぐこちらに報告をしていただいて、もし委員の皆さんにも報告があれば出していただいて、内部地区の方から、あるいは日永地区の方からというのがあれば、それが、一つうまくまとまるようであれば、即そういうふうな行事でやるのか、取り組みをやるのかというのでやっていくことが大事じゃないかなと。

実際いろんな提案が来ているはずですので、そういうふうなのを一つ一つ取り上げていくようなのをやらないと、いつまで待たせるんだというふうなことになりますので、そういう市民からの提案とか声も随時報告いただいて、検討して、実行していく、そういうふうな体制でどうかなというふうに、私は考えておりますけれども。意見でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

私のペーパーが悪かったのかな、つくり方。

まずはどこまでが守備範囲、それから時期という提案をいただいて、そこだけはやっておいた上で、この私の2番の近鉄内部・八王子線の中でどんなことをやるんだ、どんな役割を果たすんだ、そういう話を2番目にしたかったんですが、そこに踏み込んだ話も、意見もいただいております。それはそれでありがたいんですけども、どうでしょう。もう一回だけ、全体の守備範囲というところに頭を絞って決めていきたいんですけど、いろいろ、今、意見をいただいています。近鉄内部・八王子線とコミュニティ・バスはやるし、それプラス総合的な交通であるとか、トリガー方式というのも具体的に検討する余地があるんじゃないか、そんな意見を出してもらいました。時期はどうするんだというような話です。もう少し意見があれば聞かせてほしいなと思うんですけど。

諸岡 覚委員

守備範囲については、今、委員長がおっしゃられたとおりの範囲内でいいのかなというふうに思います。近鉄内部・八王子線と、コミュニティ・バスと、その他と。

同時並行ではなくて、まずは近鉄内部・八王子線に特化して、年内いっぱいそれでいて、私は、先ほども言いましたように、これ、急がなあかんと思いますので、年内に何とか一つの形を見る程度まで、回数をふやしてでも進めていって、それが終わってからコミュニティ・バスからというふうに思います。だから、守備範囲については委員長のおっしゃるとおりで結構です。

豊田政典委員長

ほかの委員の皆さんはどうですか。

小林博次委員

いいです。

豊田政典委員長

それでいいということで。

日置記平委員

それでええですよ。

小林博次委員

ただ気に入らんのは、近鉄内部・八王子線、それからコミュニティ・バスと書いてあるで気に入らただけで、これ、別になればそれでええんやね、それで。これ、交通政策の話やからね。

ただ、この下のほうの活動内容の問題と絡めて考えると、やっぱり特別委員会で2番の(4)の1から4までと(5)、(6)、これは越権行為やと思うんやわ。やっぱり対外的にどうするのかというのは議長サイドのお話で、特別委員会としては、調査研究にとどめて対応したほうがいいんじゃないのかなと。

豊田政典委員長

その辺もぜひ後で、後でってすぐやりますが、皆さんに意見を聞いておかなきゃいけないなと思っています。

日置記平委員

初めのところでいろいろ意見が出ていますが、この特別委員会は、総合交通政策というふうなタイトルになっているところから、委員長がつくったのは、これは、基本的にはこれでいいと僕は思うんだけど、さて、今話題になっているのは近鉄内部・八王子線。この廃線になることよっての課題があるので、この際、いつまでの期限とするのかということとは非常に重要な課題になるので、来年のいつに近鉄を廃線にするというそのものが、近鉄の誰からうちの誰に出されているのかはわからないけど、議員政策研究会総合交通政策分科会のときに、この辺のところちょっと明らかになったかどうか記憶していないんですが、ここからスタートすると、例えば、来年の末にそうすると言うならば、じゃ、我々としては、その推進計画をどうふうに進めていくかというプロセスをまずつくる必要があると。それをつくっておかないと、いろんな意見が出てきて、バスやら、飛行機やら、

船やらということが出てきてもいけないので、その推進計画を、まず基本的なものをつくる必要があると。でないと道がそれてしまうので、まず正・副委員長で一遍基本的なものをつくってもらって、つくってもらったら、それを、またこの場で協議して、そして、まずその推進していく項目を決めて、期限を決めて、それまでに何らかの形でまとめていくということが大事でしょうというふうに思う。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

土井数馬委員

先ほど小林委員のほうから、(4)、(5)、(6)は、やはり議会側のもので越権行為というふうな意見が出ておったわけですので、調査研究の過程で、こういう必要性が出てきた場合、先ほど、私も市民からとか、いろんな形で一つずつ実行していくという場合、やはり議会のほうで、一度こちらの特別委員会のほうから議長サイドに声をかけていただいて、その上で進めていくというのであれば越権行為には当たらないんじゃないかなと思うんですが、そういうふうな考え方です。

豊田政典委員長

進行にちょっとこだわっていますので、まず、最初に投げかけましたそういうテーマ、守備範囲というところについては、大体意見をいただいて、まずは近鉄内部・八王子線の維持存続に全力を上げると。プラス議員政策研究会総合交通政策分科会から宿題として、継続したコミュニティ・バスの制度づくりというのは必ずやると。そして、それらを含めた総合的な交通政策についても取り上げると。そんな見通し、そういう見据え方で1件出してもらったと思っています。

あと、時期については、この後、近鉄内部・八王子線に特化して議論をいただきますが、これを、いつまでにどういうことをやるんだというのももちろん関係がありますが、ざくっと、今、お聞きしながら思ったのは、近鉄内部・八王子線、コミュニティ・バス、全体的な総合交通をやるとして、長くとも来年度いっぱいみたいな、長いかな。

小林博次委員

委員会は1年。

豊田政典委員長

1年、委員会は1年だと。それってできるのかなと思って、スケジュールもあるし。

小林博次委員

2年目があるんやったら、もう委員会を終わって……。

豊田政典委員長

1年程度という意見もいただいておりますが、また進めながら、相談しながらできればいいんですけど……。

小林博次委員

議会のルールを確認して、そのルールに従ってやるんならいいけど、何年もという考え方については、だらっとなるのでだめやと思う。

豊田政典委員長

ある程度の認識をやっぱり持っておいたほうがいい。

どうでしょう、3点をやるとして。

石川善己委員

基本は、もう先ほどから皆さんがおっしゃってみえるように、近鉄内部・八王子線の存続という部分、これに特化をすることでスタートしていると思います。そういった中で、基本は、来年3月までという形で小林委員がおっしゃるのであれば……。

小林博次委員

いやいや、1年。

石川善己委員

来年6月までという理解でよろしいですか。

とりあえず、この近鉄内部・八王子線に全力を挙げて、その以降、コミュニティ・バスとか総合交通ができなければ繰り越してやると。とりあえず、来年の夏までにこの近鉄内部・八王子線の問題を、近鉄と決着をつけなきゃいけないというケツが決まっているわけですから、僕は、極端なことを言えば、これだけで終わって、残りの二つは次に申し送りで次年度のほうに持っていってもええのかなというふうに個人的には思っています。とにかくこの問題をまず解決しないと、全てをある程度の目鼻をつけて1年間で終わらせなければいけないということになって、中途半端でこの問題が終わってはいけないというふうに思います。

小林博次委員

この委員会が決まって、近鉄内部・八王子線の廃線が阻止できればええですよ。そんな能力はないでしょう。議会全体が力を合わせても大変なことやのに、そうしたら、特別委員会としては一定の考え方をまとめて、議会に報告して活動を委ねるという方向をとらないと、引きずったらだめやと思うんです。前の近鉄八王子線の反対のときも一服盛られたので、同じ轍は踏みたくないのです。

石川善己委員

ちょっとニュアンス的に自分の言い方が悪かったかもわからないですけども、とにかく、まずこれを、この特別委員会として決着をつけてという意味ですので、必ず存続、存続の方向で何としても最大限の努力はしていかなあかんと思いますし、何としても残したいとは思っているんですけども、中途半端でほかをやっていかなきゃいけないという状況で、この問題が薄くなってはいかんという思いがあるので、発言をさせてもらっただけですので。

豊田政典委員長

思いは同じだと思って聞かせてもらいましたが、時期について、1年で三つということを上げていただいたので、まずは近鉄内部・八王子線に全力を挙げて、三つも見据えてや

れという意見ですが。

発言がある方。

中川雅晶委員

僕がここへ出席させていただいたのは、近鉄内部・八王子線のみをやるんやと思って出席させていただいたんですけれども、コミュニティ・バスも継続でやるというので、それも結構やと思うんですが、私は、例えば近鉄内部・八王子線は、早く調査結果を出して、報告しなきゃいけないと思うんです。この特別委員会の存続を、コミュニティ・バスをするのであれば、その後でもいいと思うんですが、例えば、絡んだところの意見は当然出てきたりとか、調査報告が出るかもしれないんですけど、まずは近鉄内部・八王子線の報告をいち早く出すというのが使命かなと思うんですが、その後、コミュニティ・バスであれば、時間の許す限り、1年であれば1年以内にコミュニティ・バスの報告を出すというようなスタンスでいけばどうかと。

総合交通については、そのことを考えること自体が、やっぱり総合交通の概念がなければならぬと思いますので、それは、それに含まれるというふうに思うんですが、という理解できようは出席をさせていただいています。

豊田政典委員長

他にどうでしょう。

土井数馬委員

最初のほうで、小林委員のほうから総合交通という観点から、34駅があるじゃないかと。近鉄内部・八王子線につきましても、四日市駅を除けば八つあるわけで、だから、まず近鉄内部・八王子線で進めていくというのであれば、あわせて近鉄内部・八王子線を例にとりながら、未来型の都市づくり、その周辺のというふうな考え方も、同時に捉えていくこともできるんじゃないかなというふうに思うわけです。その意見がうまく、駅を中心にしたまちづくりというのでまとまってくれば、それも、近鉄側のほうにも提案ができるんじゃないかと思いますので、この辺は同時に進行できるものではないかなというふうにちょっと考えておるんですけれども。

以上でございます。

豊田政典委員長

このことを長くやっても仕方がないので、いろいろ意見をいただきましたので、おむね、めどとして1年以内に3点について扱っていくという覚悟を持って臨んでいくと、そんなまとめにさせていただきたいなと思いますし……。

小林博次委員

近鉄内部・八王子線について、来年3月までにきちっとした答えを出すには、ことし中に答えを出すように努力してほしいと。

豊田政典委員長

近鉄内部・八王子線、もちろん第1優先でいきますから、なるべく早く、ことし中にと
いう言葉を、意見をお二人の方々がされていますから、そのことを頭に置きつつ進め、コ
ミュニティ・バスプラス総合交通ということも1年以内に扱って、調査に決着つけてい
こうと、そんなことにしたいと思います。

よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

ぜひ日程調整とかも、最近四日市市議会では難しくなっていますが、無理を言うことも多いと思いますけど、私も入院したので頑張りますが、ご協力のほどをよろしく願いたします。

それでは、1番の確認、ここまでとさせていただいた上で、改めて近鉄内部・八王子線、まず最初にやりますから、2番について、今、既に意見が出ていますが、きょうのところは2番、私のほうで、もう一度このペーパーを説明しますので、皆さんから、いろんな側面から意見をいただいたものを正・副委員長のほうで整理させていただいて、次回にまとめをつくって、日置委員から推進計画ということもありましたが、いろんな側面から意見

を出していただきたいなと思っています。

2番、ざっと、先ほど申し上げたとおり、思いつくまま上げた部分です。こんなたくさんできるとは思っていませんが、ざっと行きますが、2番の近鉄内部・八王子線について、(1)番は、委員会の基本方針、路線の維持、存続に向けた調査・議論・活動をするんだよ。活動というところは、ちょっと議論の余地がありますが、調査・議論をするというところは確認できると思います。

(2)番目はスケジュールの協議、今もしてもらいましたが、括弧書きのところは、既に四日市市と行政と近鉄で協議を継続しているので、それと歩調を合わせながら、この特別委員会はいつまでにというところを議論したいときょう思っていたのですが、既にいろいろ意見をいただいています。改めてあれば、出してください。

(3)番目として、調査事項の案としては、 から 、路線の歴史とか議員政策研究会総合交通政策分科会の議論のおさらい。

番目、路線の現状や存続するについての課題・経費などを、近鉄へこれから資料請求をして調査する必要があるのかなというようなこと。

は、他の自治体の事例研究なんていうのもありかなと思っております。

(4)番、これも活動という言葉を使っていますが、 から 、市民説明会や公聴会を特別委員会でということです。

番目、沿線学校・自治会との意見交換。沿線自治会、また四日市自治会連合会のほうでもいろいろ考えてもらっているそうですから、そういうのもありかなとは、私、勝手に思っているところです。

番目、維持活用案に関するパブリックコメントというか、市民の皆さんから広く知恵を寄せてもらうということ。

番目、方針決定というのは、活動をやるとしたら、具体的にどんな活動ができるのかというのを当特別委員会で決定した上で、その活動をするかどうか。それから、近鉄との意見交換、交渉というのも、タイミングはいろいろでしょうけれども、当委員会としては必要かなということで書いてあります。

(5)番目としては、特別委員会がどこまでやれるのか、越権行為だとか、やるべき役割はどうだという議論にかかわりますが、サポーターの会と書きましたのは、先日、土井委員の一般質問に出ていましたが、10年前にサポーターの会というのが結成されて、細々

と活動しているということでしたが、つまり、特別委員会としてやるべきことと、それとは別の団体でやってもらうこと。それから、議員連盟が立ち上がるとかということもあるだろうし、また、議会全体として議長を中心にとということもあるでしょうから、その辺の議論をやっぱりしておかなければいけないのかなということなのです。

(6)番目、特別委員会として、ほかに連携したり、協議したり、また話を聞いたりする方はどうだろうという意見も、きょう伺いたいなということを書いてあります。

ざっとこんなことを、頭に思い浮かぶままに書いたものを説明しました。どんな側面からでもいいですから、皆さんから意見をいただいて、集約していきたいなと思っています。

資料も事前にお配りして説明してもらおうと思っていましたが、皆さん、読んできてもらったものと思いますし、どうでしょう。資料説明、ポイントだけでもしてもらって質疑をするか、もういいよということであれば省かせてもらいますけど。

諸岡 覚委員

もう時間も限られているので、議論中心で、説明じゃなく、議論の中で必要なときに限るぐらいでよろしいんじゃない、今後の進め方全体としては。

豊田政典委員長

という意見ですが、まず、資料を持っていますか、皆さん。ありますね。ない方があったらもらってくださいね。

資料説明、省いたらどうだという意見ですけど、いいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

そうしたら、近鉄内部・八王子線の話です。

私の提案とまではいきませんが、こんなやつを説明して書いてきました。

今は既に出ていますが、意見をいただきたいんですが、どこまでやるかというようなところからいきましょうか。やってもいいのか、やるべきか。やらないならどこに委ねるんだと。

小林博次委員

これ、最近特別委員会の方向性が変わってきたことは事実やけど、市民に対しての説明会とか、公聴会とかと言ってみたって、これ、もう廃線にするかどうかという問題提起がされてくるわけですから、行政側がどうするのか、行政側が市民に対してどう説明をしていくのか、我々の範疇を超えている問題やと思うんです。だから、この特別委員会としてはしないほうがいいと。

それから、サポーターとか、これ、もう反対運動の会とこの特別委員会が連携するなんていうことは、やっぱり調査研究の範疇を超えていると思う。だから、ここの活動の中については、これ、具体的に書いてあるやつ全部削除してもらって、その都度、必要なら特別委員会の中で相談して決めていく、そんなやり方をしてもらえませんか。

豊田政典委員長

ご異議についてざくっとはわかるんですが、そうすると、もう少し具体的にお考えを聞かせてほしいんですが、まずどんなところから取り組むというか、調査研究ということであれば、何か調査をするのか。それとも、近鉄と話し合うのか。それともみんなで意見をまとめるのかというようなところですけど。

小林博次委員

近鉄と話し合いというのは、これはもう行政側の話と、それから、この特別委員会で調査研究して、どうしても反対したほうが、存続したほうがええということが結論として出るなら、それは議会としてどう対応するのかという、ランク上の対応に変化すると思うんやけど。だから、ここで何もかもという考え方はちょっと小さ過ぎるし、範疇を超えているんかなと。

豊田政典委員長

というご意見で。

諸岡 覚委員

私も、今、小林委員がおっしゃったことに、全部ではないですが、ある程度賛同していきまして、例えば、今回のこのレジユメなんかでも、委員長が非常に丁寧につくっていただいたなというふうに思うんです。

ただ、このやり方だと、時間がたっぷりあるときのやり方なんかだと。今さら路線の歴史についてみんなで勉強したってしょうがないわけで、本当はしたほうがいいのは間違いないんだけど、もうそういうのは、極力割愛できるものは全部割愛していただいて、それで、例えば、ここにサポーターとの連携、協議とか、勉強会とか書いてあるんだけど、こういう学者を呼んでどうか、そういうことも否定はしないけれども、議論の中で必要だということになったときに、そのときに考えるということで、最初から学者と連携云々とか、そこまで考える必要はないのかなと。

私の考え方は非常にシンプルなんだけれども、存続をさせるためには、考え方は、要するに二つしかないわけで、何もせんと、近鉄さんに頭を下げて、何とか残してくださいとお願いするだけなのか。もしくは、手土産を持ってお願いに行くのかと。手土産って何かといえば、いわゆる補助金なり、お金を渡すで何とか残してくれというやり方と、もう一つは、お金は渡せやんけれども、お客さんをふやすようにこっちで努力しますので、残してくれというやり方。客を残すならこんな方法があると。その具体的な部分の議論に特化していいんじゃないのかなと。余り周囲の話はしなくてもいいと思うし、小林委員が最初のころにおっしゃっていましたが、客をふやす方法の中でコミュニティ・バスの終点を西日野駅へ持ってくるとか、それが出てくると思うんですよ。

初めのうちは、コミュニティ・バスの方法論はまた後回しにしておいて、近鉄さんに言うのは、こうやって、とにかくいろんなことを考えて客をふやしていきますという、そういう手土産をつくっていく、そういう議論が必要なんかなというふうに思うので、極力シンプルに、外装を削っていただいて、骨のある進め方をしていただきたいなと思います。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

ほかにはどうでしょう。

芳野正英委員

私もほぼ同趣旨で、先ほど委員長もちょっと触れていた議員連盟をつくってという話もありましたけど、この活動事項案というのは、割とそういう議員連盟みたいな形に活動のほうになじむのかなというふうに思うんですね。議会の中では、調査研究が主だと思うので、その中でいうと、やっぱりそういう、先ほど諸岡委員が整理したような形の方法論を、どれだけ上げて、その実現性をどれだけ固めるかというところに特化をするほうが、期間的に短い中でいうとあり得る話なのかなというふうに思うんですね。

それと、平行というか、ビジョンを含めて、議会全体として取り組むこととはまた別だと思うので、皆さんとの意見交換というのはあって、全くそれを議会として排除するわけじゃないんですけど、特別委員会の役割としては、そこは整理したほうがいいかなというふうには思います。

豊田政典委員長

ほかの委員の皆さん、どうですか。

日置記平委員

議会のルール、少々は気にするところがあるんだろうけど、私は、決して近鉄内部・八王子線の存続だけの委員会だとは思ってはいなかったもので、ただ、大きなテーマはここにあるということは間違いないので、やっぱり当特別委員会で最後まできちっと見定めていくということが極めて重要な、そんなふうに思います。

それだけに、ここに書いてある(4)番の から というのも、私はこの中でやっていったほうがより効率がいいという考え方ですね。

以上。

豊田政典委員長

今、当特別委員会で、私は例とってもらっていいんですが、こんなことが考えられるけれども、特別委員会としてやるべきなのか。それとも、ほかの議会全体なのか、別の団体なのかというような議論をしていまして、日置委員からは、小林委員、諸岡委員とは違う、もう少し広げたらどうだという意見も出ましたが、皆さん、意見を聞かせてほしいなと思うんですけど。難しいところやな。

伊藤 元委員

ちょっと私の思いですが、この特別委員会、総合交通政策というふうにまずタイトルがつけてあります。ですので、やはり市内の総合交通、全ての将来のことを見据えて、とにかく今は、この廃線の危機を迎えておる近鉄内部・八王子線かなというふうに思うんですね。

これ、やはりいろんなところでも公共交通の利用が、今、なかなかふえていない。やはり車社会という時代の、まだ背景にあるわけなんですけれども、やはり高齢化に向けて、だんだんとやっぱりその辺を気にしていかなあかんと思いますので、そういう発信をしていくということが大事やと思うんです。

今までやと、いろんなことを、廃線とかなくすというと、反対、反対、それで補助金をとって来たんだけれども、そうじゃなくて、やっぱり将来自分たちにはこういう面で必要ではないのかということをごんごん投げかけていって、みずから、やはりその辺を使っていくような形をあらわしていく。そういうふうにやっていかなければならないのかなと思っています。

やはり議会のルールもあるんですけれども、できる範囲までは、何とかこの特別委員会でやって、とにかくスピード感を持ってそういうことに取り組んでいく、思いついたことは、即一遍実行してみるということではどうかなというふうに思っております。

考え方としては、委員長、細かく書いていただいておりますが、私は、こういった形でいいのかなというふうには思っております。

とりあえず意見として。

豊田政典委員長

こういった形と書いていただいたのは、お配りした内容のできるやつはやれという感じですか。

伊藤 元委員

そうそう。

加藤清助委員

私は、この委員長が示されている2番のところは、(1)から(3)の部分のところまでをやったほうがいいんじゃないかなという思いです。

(4)からの活動という言葉がどうかという意見が出ていましたけれども、運動にかかわっていくということにもなりかねませんので、それは議会の、特別委員会の位置づけからいってちょっと違うんじゃないかなという思いは個人的にしています。

ただ、(3)のところ、調査事項案に示されているように、ここで路線存続のためにどういうことができるのかとかいう論議の中で、じゃ、利用者の声だとか、もともとこの路線が、その沿線を中心にした市民の生活の足だとか、沿線じゃなくても、市内の通学生を含めた足となっている現状の中で、今後のそういう人口見通しだとか、それにかかわる代替案がないということもあるんかとか、経費の問題もありましたけど、補助金の問題、だから、そういう部分で、もう恐らくするということだろうと思うし、もう一方で、事業主体である近鉄さんの聞き取りの場ができるかどうかわかりませんが、少なくとも公共交通という事業主体なわけですよ。そうすると、じゃ、赤字になったら即廃線でもいいのかという、そういう社会的な貢献の部分での企業体としての責任も問われるわけですし、今までの資料の中では、近鉄内部・八王子線単線の収支の部分は示されていますけれども、近鉄というグループだとか、よくホールディングスという、そういう経営基盤としての事業経営がどうなっているのかという部分も見ていかないと、それこそ今まで市内のバス路線で、この路線が赤字ですから廃線。それ、市が肩がわりで委託して、年間1000万円とかを投入する。それが良い悪いは別にしても、そういう方向に発展する可能性もあるし、どういう課題があるかという部分で見ていかないとあかんのかなという思いをちょっと考えていまして、だから、結論的には、この(3)の調査事項案の までの部分がやっぱり優先されるべきではないかなという思いです。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

私のまとめ方が悪かったんでしょうけど、(3)と(4)を分けてやるという意味合いではなくて、今、加藤委員が言っていたように、(3)の調査研究をやるについての(4)の手法だというふうな考え方、同じかなと思うんですけど、(4)という手法も

ありかなと、時々ね。

小林博次委員

僕のほうが出しておるのは、例えば、市民説明会とか公聴会というけど、市民説明会に出せるだけの内容のまとめができるのかどうかというのがちょっと疑問というのが一つ。

それから、例えば、沿線の学校とか自治会、これは、当然さまざまな意見があると思うんやわ。学生を持った学校は何とか残してくれと言うに決まっておる、意見交換をしなくても。それよりは、市に傍聴に来られている方の意見をこの特別委員会で取り上げるほうが、意見を聞くならそっちのほうが正確ではないかと。こんなような気持ちを持っている。

ですから、どんな論議があって、どの程度のまとめができて、その段階で、特別委員会としてどうしようと。こういう段階で、一遍自治会間の意見を聞いてみるかなということがあれば、そういう方向に進まれたらええと思うんやけど、ただ対外的には、議長が議会の顔ということですから、議会の了解を得て次に進めていくというのが、やっぱり事務手続上してもらわんとあかんと思うんやわ。ちょうどうちが議長やでさ。

無視されると困ると。あんまりくどくど言いません。

終わり。

豊田政典委員長

もちろん、今言っていた最後のところ、対外的にアクションを起こす際には、議長に報告をして、議長のご意見を仰ぐと。もちろん対外的なところの色合いが濃い特別委員会ですから、連携というか、議長とは綿密にご報告を差し上げて、またアドバイスを受けながら進んでみたいと思いますし、今言っていた、加藤委員も小林委員もそうですが、(4)番は、これをやるということではなくて、調査(3)番をやる中で、必要に応じて(4)という手法も必要があれば使えるんじゃないかと、そんな理解をしていただければと思いますけれども。

小林博次委員

時間と必要性ね。

日置記平委員

ちょっともう一回確認したいんだけど、これ、近鉄側から来年の何月と、しっかりと表示があったのは何月でした。

豊田政典委員長

それじゃ、改めてになりますが、理事者のほうで、きょうは都市計画課を中心に都市整備部の皆さんに出ていただいております。今、日置委員から説明があったので発言を求めますが、当特別委員会の扱うテーマの性格上、よくあるというか、議会が質問して答えるというパターンではないですから、ぜひ都市整備部と連携しながら、そんな特別委員会にしていきたいと思えますし、できる限りというか、情報を密に交換し合い、また、出していただかなければいけないということも申し上げておきたいと思えますが、今、スケジュールの質問が出ましたので、改めて説明をいただきたいんですけど。

館都市整備部理事

近鉄さんのほうからは、来年度、平成25年の夏ごろをめどに基本的な方向を出したいということを言われておりますので、それに向けてということでございます。夏ごろという表現でございます。

日置記平委員

基本的な何ですか。

豊田政典委員長

もう一度。

館都市整備部理事

近鉄内部・八王子線の基本的な方向性でございます。

日置記平委員

基本的な方向性なので、それまでに景気がよくなってということは、利用者がふえてき

たら、そういう方向性もあるだろうし、さらに悪化したからやめますという方向性もあるのや。

だから、この来年の夏に方向性を示して、あなたのほうに報告されるということなので、来年の夏で終わりですということではないわけやね。

館都市整備部理事

来年の夏に何かこう、廃線にされるということではございません。夏ごろに近鉄としてのその後の方向性を打ち出したいと。そのために一緒に協議をしてくれと、市のほうも。そういうふうな申し入れでございます。

日置記平委員

ちょうど1年ですよ、今から。すると、急げ急げで行かねばならんのか、内容を充実させながら、正・副委員長と我々メンバーでしっかりとした調査をしてやっていかなきゃならないけれども、多分この席に出席の委員の皆さん方のほとんどが、存続のほうで意向を示してもらっているものと思いますけど、いや、そんなことはない、近鉄も経営権があるんやから、そうまでしては幾ら何でもせいへんで。四日市市が全部肩がわりをしてくれるというんやったら、これまた別の話だけれどもということになるわけですがね。

だから、三重県でも、三岐鉄道北勢線の件も、当時の員弁郡と桑名市などがいろいろ議論をしたという経緯もありますよ。だから、そういったことを参考にしながらやっていると、そんな期間で北勢線が解決できたのかどうかですけど、あれ、かなり時間がかかっていますね。

そんなことからいうと、我々は、ただ単に調査研究で、報告書をつくってええのかというのと、私はそれではいけないと。ほんまに近鉄内部・八王子線を存続させなければいけないという意思が、ここに出席議員の皆さん方がお持ちならば、これは、何が何でもやらねばならんぞということで、あらゆる手を尽くして行動に移して、しておかないと、これはできませんぞな。私はそう思う。

だから、来年の夏をめどに、しっかりとしたプロセスで、正・副委員長には大変ご苦勞をいただきますが、いろんな角度から、これまででない、調査特別委員会とは違う形で行動をとらなかつたら、これは近鉄の思うとおりで終わってしまうと私は思う。

豊田政典委員長

今、日置委員からスケジュールの話が出ましたので、改めて、これまでどんな話し合いを近鉄と続けてきたのか、どういう会議で。それから、今後、1年後の結論に向けて、行政と近鉄がどういう話し合いをしていく予定なのか。どういうというのは、どんな会議体で、どういうタイミングで、そのあたりを決定している範囲で答えてほしいなと思うんですけど。

館都市整備部理事

詳しくは、きちっと資料をつくらせていただいでご説明したほうがいいと思うんですが、大きなざくっとした経緯を申しますと、平成19年度ごろから、近鉄さんのほうから、非常に近鉄内部・八王子線が厳しい経営状況になっているという情報はもたらされておりました、その中で、特に車両更新に当たって、車両が非常に古くなっていると。これは、議員政策研究会総合交通政策分科会するときでもご説明しましたように、昭和20年代の車両と、それから、昭和50年代の車両があるということで、これらの安全性が非常に厳しくなっていると。その車両更新が一つのネックになっているという話がございましたので、今、総合計画の議論のときでも、その車両更新に対する補助、これについて総合計画の中でご議論をいただいで、一つの推進計画という形では、市として、議会の皆様もご賛同いただく中での車両更新補助、これは、国と県との協調補助になってまいります、そういった方向性は総合計画の中で打ち出させていただいたわけございまして、それは、近鉄に対して、その車両更新の補助と、それから、別途駅前広場、西日野駅、それから、内部の駅、一番端になりますので、その駅前広場の整備は市として頑張っていくと。そういったことも推進計画の中に位置づけさせていただいたわけございまして、そういった、市としてできることはこういうところであるということ、これまで近鉄に対して申し述べてきたわけございまして。

そういった中で、当然それは、近鉄さんとしては歓迎するところだと思うんですが、なかなかそれだけでは存続できないというふうな表現に前年度、平成23年度のころからなってきたと。運営費に対するいわゆる経常経費と申しますか、赤字のところに対する一定何がしかの負担がないと、なかなか存続できないというようなことに、去年度、平成23年度

の協議の中で出てまいりまして、それを今回、この前の議員政策研究会総合交通政策分科会の中でご報告させていただいたというところでございます。

本当にざくっとした経緯でございますので、詳しい内容はきちっと資料をつくらせていただいてご報告させていただきたいと思いますが、ざくっとしたそういう流れでございます。

豊田政典委員長

資料は、また次回、お願いしたいんですが、今後については、決定していることはありますか。

館都市整備部理事

それにつきましても、また資料をつくらせていただきますが、近鉄さんのほうが、先ほど申しましたように、平成25年の夏ごろ、基本的な方向性を打ち出したいと言っていると思います。

その背景といたしまして、今の車両が、平成27年度ごろに一つの期限を迎えると。こちら辺は、私どもが専門的ではございませんので、聞いておる内容でございますが、車の車検のような、いわゆる定期的な大規模改修、あるいはそういった時期が平成27年度に来ると。そのためには、そのとき、平成27年度に方針を決めておったんでは間に合いませんので、その2年ぐらい前の平成25年の夏ごろには方針を決めて、どちらに行くのか、どういう形で残すのか、廃線にするのかも含めて方向性を決めないと対応ができないのでということ聞いております。

そういった、今後の近鉄さんのほうの物理的なと申しますか、そういったことがある中で、市としましては、まず平成25年の夏ごろに近鉄さんが出される方針に対して、それまでの間、鋭意協議していかなければならないと。今のところは、市として意思決定をしておりますのは、ハードに対する補助でございますので、先ほど申しましたような車両更新、それから、駅前広場といったような整備でございますので、それ以上のところまでいくのかどうか、これはこれからの議論ということでございます。

豊田政典委員長

ぜひ事前事業に、当特別委員会にも相談をかけていただいたり、情報を伝えていただくこと、そのことを要望しておきます。

休憩をしたいんですが、いきますか、今のタイミングで。

関連で。

日置記平委員

意見だけで。

今、館理事から報告をもらったんですが、平成27年度という数字が出てきましたね。

今、国内の私鉄の経営、特に関係する近畿日本鉄道の経営、近鉄内部・八王子線だけではないわけよね。湯の山線もそうよ。本線もそうなの。日本一すばらしい企業であった近鉄さんが、今、こういう憂き目に立っているんですよ。これは、もう車社会がなせるわざになってきているんですけど、だから、そういうことをしっかりと認識しておかないといけないと思う。

だから、今回これ、四日市市としては、ひょっとしたら想像以上の支援、もし継続するならば、想像を超える金額になるような気がするんですが、その辺のところは、ここを考えると、さっき僕が言ったように、生半可な考え方で取り組んでおったら、これは成功しないということ。これは、私はもう警告しておきます。

だからこそ、この特別委員会、多分委員長がこれだけの、細部にわたってここに書いてくれたんだと思うんですが、我々の特別委員会が、(4)の項目のところは別ということであれば、じゃ、どこかでこれをやらなければいけないでしょう。それも、そんなに遅いことではいけない。早ければいいというばかりではありませんけど、しかし、来年7月というところがもう出されているわけですから、そんなにのんきにはおれやんね。

ですから、委員長のほうできちっと推進計画を立ててもらって、議長とも話をしてもらって、それから、きょう出てきてもらっている理事者の皆さんと、政策推進部と、市長も入れて、この方向性についてきちっと整理しておいてもらう必要がありますね、早期に。

私の要望です。

豊田政典委員長

ここで1時間たちましたので、休憩をとりまして、再開を、また、近鉄内部・八王子線

について皆さんの意見を伺いたいと思います。

15分に再開いたします。

休憩。

11:03 休憩

11:17 再開

豊田政典委員長

それでは、再開をいたします。

きょうは、残りの時間、近鉄内部・八王子線について、引き続き皆さんからいろんな意見を出していただき、きょう出された意見を、次回までに整理させていただいて、今後の委員会運営についての方向性を、次回、整理したものをまた示させていただくと、そんなふうな時間にしたいと思いますので、いろんな側面から、どこからでもいいですから、意見なり、思いでも結構です。出していただく、そんな時間としたいと思います。

私から、理事者にもう少しお聞きしておきたい。

休憩前に、この特別委員会がどこまでできるか、やるべきかという話がありました。関連するんでお聞きするんですが、既に地元というか、沿線の自治会や学校と接触されていると聞きますので、そのあたりの情報を説明、紹介いただきたいなと思います。

館都市整備部理事

議員政策研究会総合交通政策分科会のほうで最終報告のまとめをいただいて、その内容と、それから、議員政策研究会総合交通政策分科会で提出させていただいたような資料につきまして、まず沿線の連合自治会、四つございます。常磐地区、日永地区、四郷地区、それから内部地区、各地区の連合自治会長さんにお集まりをいただきまして、その同じ内容をご説明させていただきました。現状がこういう状況であるということから始まりまして、先ほど申しました、近鉄が、今、こういった意向を持っているということをご説明させていただいたところ、各連合自治会長さんにおかれましては、当然近鉄に対するいろんな要望活動、署名活動、そういったことをしていかなければならぬというお話をいた

だくとともに、それから、地域としてやはり利用促進、それをしていかなきゃならんだろうと。残すためには、乗って残さないかなだろうと、そういったご意見も頂戴しております。各連合自治会での取り組みというか、自治会での取り組みをこれから、いろんなアイデアを地区の中でご相談していただくところもございます。それは、各連合自治会さんの中で、いろんなご議論がこれから始まってく。もう既に始まっている地区もございます。

それから、その要望をしていくに当たっては、四つの単位連合自治会ということではなくて、四日市市自治会連合会としての取り組みにしていこうじゃないかと、そういったお話もいただいているところがございます。それらは、我々は側面的にご支援ができるころがあれば、それはさせていただくというようなことで、今、定期的にお話し合いを持っていくような形にしております。

それから、学校のほうにつきましても、今回つけさせていただきました資料の中に、五つの学校の利用状況をつけさせていただきました。高等学校でいきますと、四日市南高校、四郷高校、それから、海星高校ですね。それから四日市工業高校、それから、西日野にじ学園といったところ、そういうところに対して、やはり同じように議員政策研究会総合交通政策分科会でご報告した内容を各学校に現状として報告させていただきまして、各学校といたしましても、当然存続をという強い激昂がございます。それぞれ各学校での、先ほども申しました要望、あるいはPTAをも巻き込んだような形のそういった活動をしていかないかなというふうなお話も既にいただいております。

これらにつきまして、今、私、言葉だけではなかなか全部言い切れませんので、できましたら次回に、その辺もまとめたような資料もご提出させていただければなというふうな思いがございます。本日の資料の中には、各学校がどれくらい利用されているかということですね。

中川雅晶委員

西日野にじ学園が入っていない。

館都市整備部理事

入っていないですか。

済みません。利用状況としては四つの高校の利用状況を添付させていただいております。

その各学校の意向であったり、今後こういった取り組みを各学校でされるかといったあたりをまとめたものを、例えば次回ぐらいにご提出させていただければなど、そんな思いでございます。

豊田政典委員長

資料のほうは、次回、よろしく願いしておくとして、今、話がありましたように、利用者であります学生であるとか、あるいは住民、市民の動きというのも大変重要かと思えます。住民、市民と行政と議会、一体となって取り組まなければいけない課題だと思っておりますし、なかなか行政の立場上、住民と連携するというのは難しいところもあります。むしろ議会のほうが市民代表でありますから、連携というか、形もいろいろありますが、結びつきやすい、受けとめやすいということもあると思えます。

しかしながら、特別委員会はそれがいいのか。あるいは、議会全体として受けとめて、活動なり、発言するののかという問題は先ほどから出ているとおり。ただ、特別委員会としては、議会、議長に対して提案していくということ、皆さんの意思統一ができれば、そこまでは少なくともできるのかなという思いで聞かせてもらいました。

そんなことも踏まえながらこれから議論をしていきたいと思いますが、先ほど申し上げたとおり、どんな側面からでも結構ですから、もったきょうのところで意見を伺った上で、正・副委員長で整理していきたいと思えますので、委員の皆さん、積極的に発言をお願いしたいと思います。

山口智也委員

先ほどの沿線自治会のほうでも、そういう利用促進について具体的な議論をしていくべきというお話もありましたけれども、私もそのように思います。

その前に、基本的な考え方として、この近鉄内部・八王子線の存続というのは、環境面にしても、あるいは文化的な価値、またあるいは、実際学生たちが多く利用しているというそういう状況にしても、本市の重要なインフラという部分で最大限の存続に向けた努力をしていくべきというふうに思っております。

その上で、じゃ、一番何が課題なのかと考えますと、利用者の減少というのが最大の今、課題なのかなと思っています。いただいた資料を見まして、3ページになるんですけど

も、私が見たところによると、通学分、通勤分というのは、通勤という部分では、景気の影響であったり、また、通学というのも少子化の影響であったりというのが大きく影響すると思うんですけれども、定期外分というのは、減少傾向にあるんですけれども、その減少の勢いというのは最も緩やかであるというふうに見てとれました。

ですので、今後の対応としては、定期外分の利用をどうふやしていくかというところを議論していくべきではないかというふうに思っています。

例えば、中心市街地の問題等を絡めて、これは、沿線自治会の住民の、市民の皆さんと一緒に協議をしたりとか、この辺を重点的にアイデアを出す、そういう議論を、調査研究していきたいなというふうには思っておりますので、また委員長におかれては、その辺を考慮していただければというふうに思います。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

他にどうでしょう。

石川善己委員

前、議員政策研究会でも少し言わせてもらったんですけれども、最終的には近鉄が権限を持っていることだと思っているんです。きょう、この特別委員会にみえる皆さんは、多分同じ思いで、何とか存続をさせていかなきゃいけないという思いでいただいていると思うんですが、最終的な権限って、やっぱり民間企業である近鉄さんが持っていることであって、一部上場をしている会社ということもありますし、基本的な部分で株主訴訟を起こされたりという可能性も秘めているわけやと思うんですよ、赤字路線があるということになると。

そういった中で、最終的に、僕、何が必要かといったら、前も言ったんですけれども、近鉄さんが本音の部分で、最低ここまでやってもらわないととか、ここまでの条件が整わないと存続はできませんよという本音の部分はどうやって探っていくか。その出てきた条件に対して、市がそこまでやれるのか。そこまで言われては、それだけのことはできやんのので、例えば、ここまでやって、それ以外にこことここのこういう部分の整備をするから

という落としどころの探り合いが1点なのかなというふうに個人的には思っているんです。そういった中で、近鉄さんの本音の部分を探っていただきたいなという部分が都市整備部さんのほうにはありますし、補助金の問題が多分大きくなってくるとは思うんですが、それ以外で、これとこれとこれを、いろんな案をこの中で絞り出して、付随する条件としてそこまではできないのであれば、これとこれとこういう部分で全力を傾けるのでという、要は、もう近鉄との交渉1点なのかなというふうに思っていますので、余り、正直、この4番の活動も、やればやったほうがええと思うんですけれども、本質の部分は、近鉄さんの腹を探って、落としどころを探ることかなと思っています。

豊田政典委員長

今の関連とか。

諸岡 覚委員

理事者のほう、主に部長に、非常に簡潔にお聞きしたいんですけれども、この議論をこれから進めていくと、どうしても手土産の部分の議論も出てくると思うんですが、ものの考え方として、例えば、以前、全然別の範囲だけれども、どこかの市営住宅かなんかのそばの銭湯がつぶれるやら、つぶれやんというときに、住民から銭湯をつぶさないでみたいな、そんな議論があった記憶があるんですね。この議論とは全く関係ないですよ。

そうすると、この話も、言うたら民間の鉄道会社とそのお客さんとの話であって、民間同士の話に行政がどこまで介入できるのか、どこまでお金を出せるのかという議論になってくる。

例えば、地域の中で最後のスーパーがつぶれようとしている。そのスーパーがつぶれると、地域の皆さんが大変困ると。だったら、じゃ、そのスーパーに資金補填、行政ができるのかといったら、多分できませんよね。それと同じで、基本的にはそういうものなんだと思うんですよ。

私は、それでも公共交通という観点からいうと、ある程度の財政投資、投入は必要だと思うんですが、行政として、その辺の腹のくくり方というのは、別に、今ここで上限が幾らとか、そんなことまで具体的なことを聞くつもりはないんですが、ある程度の手土産を用意する腹づもりはできているのかどうか。さっきから、側面的な支援が精いっぱいみた

いな、そういう割と逃げ腰な説明も多かったんですが、主体的に実弾を撃っていただけるだけの腹づもりがあるのかどうか。それが全くないのだったら、議論の仕方もまた変わってくるので、その辺の腹づもりをちょっとお聞きしたいんですけど。

伊藤都市整備部長

私どもの腹づもりでございますけれども、現時点では、私どもは、総合計画で車両更新、それから駅前広場の整備等々についても明確に打ち出しをいたしております。今、問題にされてみえるのは、赤字補填をどうするのかというところだろうというふうに思いますけれども、現時点で、私どもが赤字補填をするという考え方は今のところないというのが現状でございます。

以上です。

諸岡 覚委員

ありがとうございます。

まず、駅前広場の改修云々というのは、基本的に集客力には全く影響がない。見た目が、景観が美しくなるだけの話で、例えばお客がふえることではないと思うんですよ。恐らく事業者側からすると、駅をきれいにしてもらったけれども、余り営業に効果はないよねということになるのかなというふうに思うんです。赤字補填は全くないと。車両更新については、ある程度のことは考えるということなんですけれども、具体的な現金の赤字補填がなくても、例えば、さっき、私、結構いい意見だなと思ったのは、小林委員が言われたように、コミュニティ・バスを西日野駅を終点に持ってくるとか、何らかのほかの集客活動を、近鉄にかわって四日市市が集客活動ができる。近鉄に赤字補填、現金を入れることは、それは無理かもしれないけれども、例えば、地域住民や学校に乗車券を配ってしまうとか、年間1000円使える100円刻みの乗車券を各世帯に配ってみるとか、そういう増客の方法だっているわけなんです。そういうことも含めて一切ができないという意味ですか、今の考えとして。

伊藤都市整備部長

例えば、乗車券を配付する等々については、今は無理やと思っておりますけれども、今

言われるように、駅前広場、きれいになったよというだけではなくて、小林委員も言われましたように、そこを中心に、例えば循環バス等々を走らせて、お客様を呼び込んでくるというふうなことで、私どもとしてはそういうふうな対策、これは鉄道だけではなくて、バスについても同じようなことが言えると思っております。基幹バスを通しておいて、郊外では循環バスと接続をしていくというふうな形。そうすれば、基幹になるところにはお客様がふえてくるのかなというふうな、そういう手法というのは考えておるところでございます。

毛利彰男委員

関連ですが、確認をさせてください。

今、車両補助をするというふうにおっしゃったんですけれども、それは正確にお答えいただきたいんやけれども、思いがあるのか、そういうふうな契約をしたとか、幾ら予算をつける、何月に上程するとか、そういうことは、私自身は情報を全然知らないんだけれども、今初めて聞いたんですけれども、正確に教えてください。言い切っているのかな、そんなこと。

伊藤都市整備部長

車両補助でございますけれども、国の補助の施策として一つございます。それは、国、地方公共団体、県と市、それと事業者というものが、3者が出し合って車両更新をするというものでございますけれども、私ども、今の推進計画、平成23年度から平成25年度までの第一次推進計画の中でそういうものを位置づけておるところでございますが、近鉄から車両補助だけではできないと、だめですよというふうなことを言われているので、実行ができていないというのが現状でございます。

毛利彰男委員

心配しておるんやね。老婆心で言っているの。一人歩きで、市はもう決定したと。数字が三重県の中で幾らにするか、何か知らんけれども、それ、一人歩きをするとまずい部分もあると思ったもので、今、言ったんやわ。だから、正確に言わなあかんに、これ、今の話は。他の人が知っておるんやったら、36人で僕だけ知らんのやったらええけどさ。新聞

記者の方もみえるんやで、正確に言わないと。あしたでも出すみたいな言い方をしたからさ、今。心配をしておるのや。

伊藤都市整備部長

大変申しわけございません。

まず、推進計画の中で、車両更新の補助ができるように位置づけはいたしております。ただ、位置づけはしておるところでございますけれども、まだ実行に至るところには至っていないというところでございます。

豊田政典委員長

いいですか。

毛利彰男委員

揚げ足をとられやんようにね。そのために議論をしておるのやでね。

豊田政典委員長

先ほどの石川善己委員の議論、諸岡委員のも関係はありますが、最後は近鉄との交渉じゃないか。近鉄が決断する、ある意味、まさにそうだと思いますが、そのためには、予算をどこまでつけるかといったような、補助をね、その続きがありました。それは、行政だけで決めるんじゃないで、もちろん住民の皆さんの意見を背負って我々も判断していくということですから、これから近鉄と交渉を続けていくと思います。具体的なスケジュールは示されませんでした。交渉ごとですから、言えない部分はあるかとも思いますが、できる限りこの委員会に、こんな内容で交渉していくんだとか、あるいは事後にこういう話し合いを今、しているんだというのを明らかにして、一体となって進んでいきたいということ要望しておきたいと思います。

森 康哲委員

石川委員のちょっと関連なんですけれども、折り合いがもしつかなかった場合、近鉄さんとの、いろんなこっちが案を出して、工夫してやってもだめだった場合どうするのか。

例えば、北勢線は近鉄がもうやめると決定してから、周辺自治体が三岐鉄道さんをお願いしにいて、事業者としてまたやってほしいと。いろいろな条件、周辺自治体からの補助メニューを出してやってほしいというのをお願いして、また再スタートしたという例があると思うんです。そういうところまでこの委員会で考えるのか、考えないのかを、ちょっとご意見を聞かせていただきたいんですけれども。

豊田政典委員長

議員政策研究会全体会での議論があったと思いますけれども、まずは、近鉄が経営主体としてこの路線を維持していく、そのためにどんなことができるんだろう。

それから、議員政策研究会総合交通政策分科会ではこんな議論がありました。行政と近鉄が交渉していく中で、我々議会が知らない間に、ぱっと急に予算案が示されて、こういう形になりました。これでは余り味がないし、議会としてもできることがあるだろう、だから特別委員会化という意見も出ていましたから、まずは、近鉄の経営によるこの路線維持という方向、可能性、それから、何ができるか。それを議論するのが、この特別委員会の役割だと思うんです。半年か、1年かわかりませんが、行政と近鉄、あるいは我々も議論をしていく中で、別の形というときに、そっちの方向に話がいった場合にはそういう議論もあるのかなと思うんですけど、最初からそういう別の経営主体のという議論は、当委員会ではすべきではないかなと私は思っていますが。

小林博次委員

架空の論議で時間を食うのはちょっとやめてくれんかのう。

近鉄は、多分、来年の夏ごろやめるといふ、非公式に言うてきておるんやから、やめるという方向は出るんやろうな。だけど、それを我々が受けて、対応できるという能力を持っていないんやから、恐らく地域住民の人、利用者の人、この人たちと行政を入れて、議会が間接支援するような格好で反対運動が進んでいく、そんな格好にしかならんと思うよ、現実問題として。

だから、そうなるかどうか、いや、もう線路をめぐってもらっていいよと言うかもわからんし、そこのところはちょっとわからんから、この特別委員会では、架空の論議と違って、現実に、この特別委員会として付託された中身だけをきちっと、できるだけ早い時

間に消化するようなことで、あとは、その局面でさまざまな営業権が必要だということを議会と特別委員会で認めれば、そこで決めればいいと思うんやわ。そうやって決めておけば、ここでは手間を食わんのやわね、入り口では。

委員長の腹づもりとしては、ここに書いてあるのを見たから、ちょっと気に入らんけど。その辺で集約してくれれば論議に入れると思うんやけど。

豊田政典委員長

今の関連で。この部分をちょっと議論したいんだけど。

森 智広副委員長

その関連ですけれども、私も思うのは、やはり今一番大事なのが、近鉄がこのまま継続してもらうのが一番であって、例えば、じゃ、ない場合どうするのかという議論をし始めると、近鉄はもう続けなくてもいいのかという形になってしまうので、あくまでも、近鉄が現状のまま進めてもらうという特別委員会の進め方をしていきたいし、近鉄にやめる余地を与えないような、余地を与える議論というのはなるべく控えたいなと私は思っております。ですから、あくまでも現状で、近鉄がどこまで継続してもらえるかということを探っていく委員会にしていきたいと思っております。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

この認識は非常に大事なところで、小林委員、森委員、私も言いましたが、ここを共通認識を持っておかないとばらばらになっちゃいますから、お二人が言われた方向で、皆さん、よろしいですか。

森 康哲委員はどうですか。

森 康哲委員

それで統一してもらっていいと思うんですけれども、今、北勢線の状態を見ると、最初約束した補助メニューが打ち切られると。そうすると、たちまち北勢線の存続自体が危ぶまれるという状態になっていると思うんです。ですから、今現在、北勢線の事業主体であ

る三岐鉄道さんと各周辺自治体とは、どんな補助の仕方をしたのか。どんな期間でやっていたのか。そういうのも、ちょっと資料をいただいた上で進めてはどうかと思うんですけども。

豊田政典委員長

資料については出してもらうことにして、その前に私が言ったように、共通の認識としては持ってもらおうということで、皆さん、よろしいですか。いいですよ。

(異議なし)

豊田政典委員長

そこは確実に押さえさせていただいたということで、中川委員、よろしいですか。

中川雅晶委員

その認識はいいと思うんですけども、最終的にはというか、結論は後にして、僕、前回の議員政策研究会でどんな議論をされたかというのは、僕は出席していないのでよくわからないので、もし重複していたら、もうごめんなさいなんですけれども、ここに近鉄内部・八王子線の概要というところで、収支状況とかって、むちゃくちゃ雑駁な収支状況が出ていますけど、先ほど経常経費のところの負担をしてもらわなければ、なかなか存続はできないよと言ってこられているというならば、この辺の、例えば、詳しい収支状況、もうちょっと出してもらって、収入のところ、当然運賃の中には、定期と、それから一般乗車の運賃とがあると思うんですけど、そうなるとその収入、じゃ、どこの駅にどれだけぐらいが、ないしは、また、今の運賃をどれだけ、例えば上げたらとか、下げたらどういうふうになるのかとか、乗客の上限も含めて、収入、収支のそういうシミュレーションとかというのは、当然近鉄はしていると思うんですけども、そういう資料が出るのか、出ないのか、それに応じてちょっと議論をしていかなければならないかなと思うので、過去にもっと詳しい収支が出ていて、そういうシミュレーションとかも、専門的知見を使って出されたとかというのであれば、もう申しわけないんですけども、それがないと、ちょっと議論ができないかなと思うんですが。

豊田政典委員長

近鉄の収支の話をしてもらいましたけど、いろいろな資料とか、その辺の請求は、当特別委員会の大きな役割、調査のための資料だと思いますから、今、出してもらいました意見、それから、副委員長から、今から少しあると思いますし、資料請求も兼ねて、これから調査研究を行っていくに当たって、こんな資料を出してこいとか、こんな調査が必要だというのを残りの時間に言ってもらいたいのと、あと、森康哲委員の言われた北勢線の補助云々というのは、資料の中の6ページにあるんです。これで答えてもらっているのかなと思うんですけど、森さん、あかんかったらまた言ってくださいね、北勢線のほう。

それ以外、資料請求とか、なぜ聞くかということ、調査研究を中心にいこうというのは合意いただいたんですけど、何を調査するのかなど、はっきり見えていないところがあるんです、はっきり言って。収支というのはよくわかる。議員政策研究会総合交通政策分科会に出ていたし、かつての都市環境常任委員会でもやっていましたよね。はっきり言えば、この真偽はわからない、この資料の。それから、近鉄内部・八王子線オリジナルのものなのか。全体のざくっとしたものなのか。その辺のきちんとした資料を出してもらいたいというのはわかる、それを調査するのはわかるんですが、ほかに。

最後は、もう決議して、議長の名前で市長にとか、近鉄にということじゃないかという意見もちらほらあるので、どんな調査をしていくべきだということをもう少し出していただいて、そのために必要な資料ということも意見をいただいておりますので、次回から整理したいと思いますので、お願いします。

芳野正英委員

小林委員もおっしゃるように、具体的な話を積み上げていかなあかんのかなと思っていて、確かに路線の存続というのは、石川委員もおっしゃるように、やっぱり民間鉄道事業者なので、議会、市がどこまでできるかということはあるとは思いますが、私も、ちょっと冒頭で言ったように、他市事例で、維持するために鉄道事業者とそういう協定を結んでおるといふ事例もあるので、一度、ちょっとそれを説明させていただいて、この委員会の場でも。それは、私のほうからさせていただこうかと思うんですけど、ちょっとまとめてあるので、今。それが、この近鉄内部・八王子線にも当てはまっていけるのかとい

うのも、ちょっと理事者の方とも意見交換をしたいなと思うんですよ。実際は、多分市が仲介して、その協定を結んでいくことになると思うので、市の方に、理事者のほうから、ぜひ近鉄にも働きかけて行ってほしいなと思うんですけども、廃線を前提とする前に、廃線の前に、こういう協定を結ぶことができないかというのを、一遍、私、働きかけてほしいなと思っているんですね。なので、ぜひ一度、もしお時間をいただければ、私、まとめてちょっと報告をさせていただいて、委員間討議と、理事者の方とも協議をしていきたいなというふうに思っているんですけども。

豊田政典委員長

維持、存続のための一つの手法というか、協定という形の事例があるので、参考にならないか、そんな提案ですよ。次回に資料を出していただいて、芳野委員から説明をいただき、議論すると。そんなことにさせてほしいんですけど、よろしいですね。

(異議なし)

豊田政典委員長

ほかに。

小林博次委員

近鉄本線へ乗り入れて、近鉄本線の車両が入ってこられれば廃線なんて考える必要もなくなるのかなという気がするので、高架化していないので、本線に高架で接続したらどのくらい金がかかるのか推計ができると思うので、できたら資料、若干時間がかかってもいいけど、出してもらいたい。

豊田政典委員長

駅へつなぐんですよ。

小林博次委員

本線に乗り入れと、鉄道、もう一本足をつけて、本線が走れるように。だから、わざわざ

ざ、ああいう小さい車両がないんだったら泣いておらんでも、本線に乗り入れればええわけ。

豊田政典委員長

本線に乗り入れて、車両もかえて、線路もほかのやつと合わせるとい話ですね。

小林博次委員

75%が本線を使っておるわけやから、だから、わざわざあんなところでとめておくからやめたくなるので。

豊田政典委員長

このシミュレーション、ちょっと時間がかかるといいますし、場合によっては、またお聞きするかもわかりませんが、内容をね。それをお聞きしながら、ちょっと試算をしてもらおう方向でお願いしておきますが、どうですか、ちょっと感触的に。

館都市整備部理事

今、小林委員からの、本線、いわゆる高架からおろすのか、そのまま行くのかということがいろいろあるかと思うんですが、ちょっとそこまでの、私らも持ってありませんので、近鉄さんのほうにちょっと投げかけてみるなり、あるいは、他の事例で高架をつなげるとどうかとか、そういった、実績からどうかという推計みたいなことは、ちょっとお時間を頂戴できれば、本当にざくっとしたものになるかもしれませんが、そんなのでよろしいですね。

それ、一回トライをしてみます。近鉄とも相談します。

豊田政典委員長

ほか。

伊藤 元委員

資料ということなんですけれども、ちょっと出ておったかどうかわからんやけれども、

今、小林委員から、本線の乗り入れという話もあったんですが、私は、ちょっと思うのに、レトロな雰囲気のある電車を、維持、管理していくための費用というのがどれくらいかかるのか。

はたまた、もう一つ古い形で、もう一回新しいのをつくと幾らするのかとか、その辺のわかる資料も欲しいなと思います。というのは、あれは、逆に国内でも本当に少ない希少価値の高い電車やというふうな話を聞いていますから、やはり、あれをあえて活用していくという方向の考え方を持っていくことが僕は大事なかなと思うんです。

例えば、四日市市っているんなポテンシャルがあるんやけれども、それを活用し切れていないという思いがすごくあって、やはりそういうものを積極的にアピールしていくことによって、四日市市の魅力アップにつなげていくという手法がどうなのかなと思います。ちょっと外掘り過ぎて、直接そこへ行くのには時間がかかるかもわからんのやけれども、しっかりと近鉄さんとの交渉というのは、やっぱり理事者の皆さんがしっかりと頑張ってもらって、どういうところ辺がデッドラインであったりとか、どういうふうなことがあればいいんやということはやってほしいと思うし、我々議会としては、やっぱり市民とどうやってこれを活用していくか、利便性を上げていくのかということが大事やと思っておるんですわ。

それで、折しも観光行政とかいって、いろいろ、最近観光の部分も言ってきていただいておりますんやけれども、都市整備部ばかりじゃなくて、あそこの路線を活用していくのに、例えば、商工農水部の観光推進室と組み合わせて、あの路線を生かした観光ルートの開発とかというふうなこともしていかなあかんと思っておるんです。

やっぱり、ただ単に今までの利用であれば、もう利用者は決まっておるわけですから、今まで以上の利用を、既存の利用者以外の方に乗ってもらうような考えが僕は大事やと思うんですわ。ですので、ぜひ一遍、その維持、管理にはどれくらい費用がかかるのかというような資料もいただきたいと思います。

ちょっと長くなりましたが、済みません。

豊田政典委員長

資料の請求ですけど、了解していただけましたか。

館都市整備部理事

先ほどの中川委員からのシミュレーションと、それから、維持、管理といったところにつきましては、多分に近鉄さんに要請をせざるを得ないところがございますので、早速私どもから申し入れをしまして、できる限りの資料を出していただくように要請をしたいと思います。

豊田政典委員長

ほか。

土井数馬委員

最初のほうで加藤委員がおっしゃっていましたが、やはり、行政も当然市民の足というか、交通弱者の足を守るというので、公共交通を維持する責任はあると思いますが、一方で、企業としても、やはり公共交通としての、企業としての責任もあるんじゃないかというふうに思うわけなんです。だから、恐らくで、僕はちょっとわかりませんが、近鉄であれば、公共交通事業を通じて、社会に貢献するとか何とかあるんだと思います、僕は詳しくはわかりませんが。だから、当然行政、あるいは企業と、公共交通というのであれば、等分の責任を持たざるを得ないんじゃないかと思いますので、やはりこの委員会でも、その辺で、民間事業、民間鉄道という意見も出ておりましたが、やはり公共交通としての捉え方というのは十分に持って挑む必要があるんじゃないかと思いますし、行政も、交渉のときには、やはりそういう気持ちを持って挑んでいただかないといかんのかなと思います。

意見として申し上げておきます。共通の認識を持っていただきたいなというところがあて、それで進めていっていただく必要もあるんじゃないかということです。

豊田政典委員長

そのあたり、何か資料は要りますかね。、我々の姿勢としては、そういう思いは、共通認識ができるかどうかは確認できますけれども、どうでしょう。

ちょっと調べてみます、そうしたら。我々のほうで。

芳野正英委員

社則みたいな。

豊田政典委員長

社則、法的なものじゃなくて。

いずれにしても、今のご意見に関連したものが出せるかどうか、一回調べてみます。

加藤清助委員

さっきの経営状況の話で、近鉄内部・八王子線の収支状況はざくっと、数年間のやつは数字が出ているんですけど、事業主体の本体の経営がどう推移してきているのか。現状はどうあるのかというのが求められるのか、どこまで開示に応じてくれるのか。出ているとすれば、それは、近鉄グループの有価証券の報告書だとか、そういうのを見ていけば、多少なりともわかってくると思うんですけど、だから、どこまで集められるか、求められるかわかりませんが、近鉄内部・八王子線の単線だけじゃなくて、事業者全体のそういう公共交通の収支状況、あるいは関連のグループがどうなっておるのかというのも、あったら欲しいなと思います。

豊田政典委員長

あわせて近鉄に要請をお願いしておきたいと思います。

森 智広副委員長

もう時間がないので簡潔に言わせてもらいますけれども、きょう、委員会の進め方として、存続に向けて話し合っていくんですけども、なかなか近鉄側の意向が見えにくい部分があって、理事者を通して資料請求、理事者を通して近鉄側の意見を聞くという、ちょっとまどろっこしい部分がありますので、できましたら、近鉄側に直接質問をできる場を設けていっていただいて、こちらで肌感覚として現状を知ることが大事なのではないかと思っております。できれば質問の場を設けて、近鉄側に来ていただきまして、そういう場を設けていきたい。それがもしかなわないのであれば、直接質問状という形でさせていただくこともあるのかなと思っております。

ということで、少し案というか、こういう内容を総括的に質問していきたいなというのを、テーマがありましたので、またこれで質問する、しないというわけじゃないですけど、こういうのがありますよということで、皆さんに配らせていただいてもよろしいですか。

豊田政典委員長

今、副委員長から近鉄への質問事項、確認したい内容の案を配ってもらっています。皆さんから意見をいただいて、早急に意見交換、質問の機会をとという提案だと思いますが、早急がいいのか、後がいいのかということも含めて、内容も含めて意見をいただきたい。

小林博次委員

だから、こういうやり方やと、特別委員会の枠を超えてしまうので、こういうことを中心的にやるということで、全体で構成する特別委員会に組織変更して対応してもらうか、調査研究の範疇にとどめるべきやと思うよ。

直接相手と交渉するって、何の調査研究なの。

森 智広副委員長

交渉ではなくて……。

小林博次委員

一たん調査研究をして、まとめた結果に基づいてどう対応するのかということを決めればいいので、近鉄と調整をして進めていくというのは間違いだと思うよ。

豊田政典委員長

という意見ですが。

森 智広副委員長

進め方は、またいろいろ正・副委員長で議論させていただくんですけども、これは交渉という場ではなくて、現状把握を直接近鉄側さんからレクチャーしていただくというか、教えていただくという一つの調査研究の一環の中に入っているというつもりで、今、提示

しています。

豊田政典委員長

調査研究という範囲は超えていないと思うんですが、副委員長が言われるのは、なかなか理事者を挟んでいるとわかりにくいので、まどろっこしいやないかと、一回聞いてみようという提案だと思います。

小林博次委員

言う意味はわかるけれども、やっぱり折り目切り目をきちっとつけていったほうが調査特別委員会としては適当やと思っているんよ。だから、一たん話をまとめて、その段階で、必要ならどうするのということで相談するようにしたらどうなんですか。

豊田政典委員長

というご意見ですが、どうでしょうか。

小林博次委員

ご意見ですがって、これ、特別委員会の基本的な考え方やから、ここで特別委員会のあり方を審議するわけじゃないので、別の機関でやってもらったらどうです。

豊田政典委員長

別の機関というのは。

小林博次委員

そうでしょう。特別委員会のあり方は、ここでは決めないんやもん。代表者会議なり、議会運営委員会なりで決めてもらえばいいわけで。

豊田政典委員長

いずれにしる、これをやるのはちょっと時期尚早じゃないかと。議会の意見がまとまってからにしたらと。

小林博次委員

いやいや、どうやるかというのは、一回調査結果を出して、その後どうするのと決めたらどうですかと言っておるわけや。最初からこれをしますよというとな範疇を超えるやろうと。日本語が通じませんか。

豊田政典委員長

範疇はよくわかりませんが、今聞く必要はないだろうと。こっちも準備が整っていないと、そんな理解ですよ。

小林博次委員

いやいや、結論が出たら、必要が生じるかもわからんし、生じないかもわからんし、あるいは、議会全体でやるほうが適当やということになるかもわからんし、あるいは、別の委員会、全議員で構成する特別委員会をつくって、阻止するかという話になるかもわからん。それは、結論やからわかりませんから、だから、この特別委員会としての範疇は、少しここまでいくと行き過ぎと違うのかなと、交渉までいったら。

豊田政典委員長

交渉ではないそうですが、大体わかりました。

諸岡 覚委員

小林委員のおっしゃることもよくわかるんですが、あくまでも交渉ではなくて、意見聴取というか、今後の参考にするための近鉄の意見を聞くという範囲だから、それはあってもいいのかなと私は個人的には思うんですけども。

小林博次委員

それはわかっとる。それで、結局近鉄の経営状況を見たら、どうなんですか、赤字ですわと。それじゃ、しょうがありませんなと妥協していきますやろ。それ、妥協できる条件がないから言っておるだけで、踏み込んだって妥協できる条件を持っていないわけやもん。

例えば、100mの列を80mにしておくかという妥協ができやんのやもん、この場合は。

諸岡 覚委員

話がもうちょっと行き詰まってきておる感があるんですけども、要するに、この特別委員会の権能という部分で、もう時間も時間ですし、正・副委員長のほうが正・副議長のほうと相談をいただいた上で、ここの委員会でどこまでできるかの権能の部分について、次回までに明確にちょっと決めてきていただきたいなというふうにお願いを申し上げます。

中川雅晶委員

内容も、今、この時点で近鉄側への質問事項というのは、これ、行政の頭を飛び越えて、邪魔くさいので呼んで話を聞こうやというのは、ちょっと乱暴やと僕も思います。

ただ、例えば、正式にちゃんと公聴会という形で、市民と、それから近鉄という形で場を設けるのであれば、それはそれでいいと思います。ただ、それをやるに当たっては、時期尚早であると思います。もうちょっと議論してからじゃないと、今呼んでも、多分何も結論は出ないと思うし、余り進展した話にはならないんじゃないかなと思うので、その辺、正・副委員長でしっかりと協議いただきたいなと思います。

諸岡 覚委員

参考までに。

小林委員の言うことを聞いてあれっと思ったんやけど、これは副委員長の私案、それとも正・副委員長案なんですか、どっちなんですか。

豊田政典委員長

副委員長の案です。

諸岡 覚委員

副委員長の私案なんですね。正・副委員長案ではないんですね。

豊田政典委員長

一委員としての発言です。

この件、今の件、それで一度預からせていただき、諸岡委員の話は、権能がちょっとははっきりしていない部分、はっきりというか議長と相談してくる部分はしてきます、次回までに。

小林博次委員

それから、この事項書。

豊田政典委員長

事項書じゃない、たたき台。

小林博次委員

事項書じゃないの、たたき台。

これ、1番、委員会の取り扱い事項と書いてあって、内部・八王子線、コミュニティ・バスの確認とか書いてあったけど、こういうのは、項立てをきちっとしてもらって、近鉄内部・八王子線の廃線反対と書いてもらって、いや、この前から反対をきちっとしておるわけやで、取り上げて特別委員会ができておるのやから、経過からいくと当然やと思うんやけど、配慮して、存続についてでもいいですわ。

それから、コミュニティ・バスの、何を確認するのかちょっとわからんから、交通政策についてとか、二つぐらいの項立てにしてもらって、特別委員会で審査するというにしよう。

あと、こっちにごちゃごちゃ書いてあるやつは、委員長の腹づもりとして整理してもらって、順次対応していく、そんなような整理をしてもらおうとぱっと行くので、また、正・副委員長のほうでよろしく。

豊田政典委員長

言っていたとおり、これはたたき台ですから、事項書じゃなくて、次回までにきょういただいた意見を整理して、これから扱う事項について言葉遣いに注意しながら、書き直しておきたいと。また正・副委員長のまとめとして次回出させていただきます。

あと、資料請求がなければ、次回の日程の話をしたいんですが、次回以降の。
きょうのところは、資料はこれでよろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、12時を過ぎちゃいましたが、ちょっと配ってくださいね。

日程ですけど、事項書のほうにつけさせていただいた2回目、3回目は既に決めていただいています。第2回目が8月20日の午前10時から、第3回目が8月30日の13時30分からです。きょう、年内にという意見もいただいて、候補日ということで、今、配っていただきました。全部をやれということじゃないですよ。全部をやれということなら全部をやりますが、今、あいているのはこうです。

下半分、中川委員には申しわけないが、監査委員も兼ねていて、監査と重なっているのが結構あるので、参考として書いてあります。

さてどうしようというところなんですけど、押さえるべきところは押さえておきたいなと思うんですけど、年内だけで上の半分ぐらいまでですね、11月21日。それぐらいしかないんです、今。

諸岡 覚委員

基本、正・副委員長に一任したいと思うんですけども、必ずしも全員いなきゃならないという部分で、打ち合わせ程度の7人ぐらいがそろったら、もうやってもいいんじゃないと思いますけど。

豊田政典委員長

議会として全員というのは原則ですけども、何分こんな状況ですから。

ざくっと目安的にもちょっと意見を聞いた上で、また通知させてもらうのでよければそうしますけど。まだ先なので、予定といたってわかりにくいと思いますが。

小林博次委員

また選んでくれる。

豊田政典委員長

僕が選んでいいですか。今。

小林博次委員

今見ていないとわからんで。あかんやつはあかんと言わないといけないんで。

豊田政典委員長

これが、上半分から選んでいくとして、月曜日の午前というのは、会派会議のところもあると思いますが、それをご容赦願えれば選んでいきますけど、どうですか。いいですか。

小林博次委員

いいですよ。

豊田政典委員長

リベラル21さんもいいですか。

スケジュールを組んでおる。

諸岡 覚委員

ちょっとスケジュールを組んでおる部分もあるので、うちの会派としては月曜日は……。

豊田政典委員長

なるべく避けろと。

政友クラブさんもそうですか。

民自党さんも、月曜。

そうしたら、例えば、月曜の午前というのをなくすと、年内だけ見ても、四つ目の11月8日の午後。11月9日、それから、11月20日、11月21日、これ、続いちゃったりして、四つあるんですよ年内で。4回しかとれない。

中川委員に申しわけないけれども、下をとるとしたら、月曜日以外のやつというような話ですが。

年内でまずいきます。都合がどうしてもあかんやつ、ありますか、皆さんの予定で。

小林博次委員

ええやつを言うてよ。

豊田政典委員長

月曜を抜くと、そうしたら言うてみますね。

上半分のうちの11月8日と11月9日。それから、11月20日と11月21日、11月21日は午後
にします。

芳野正英委員

11月6日はどうなんですか。

豊田政典委員長

済みません、三つ目の11月6日の午後も、全部午後です。これで5回や。

今、5回はやろうかという私の提案ですけど。

小林博次委員

だから、一番先を決めてくると、その次、間隔の問題で、次が決まってくるので。

豊田政典委員長

だって、月曜を抜くと間隔があらへんのやもん。

小林博次委員

そうしたら、11月6日の火曜日に決めてくれたら。

豊田政典委員長

そうしたら、きょう全部というのは無理がありますけど、11月6日の午後1時半をあけておいてください。

それから、11月20日の防災対策調査特別委員会の後、1時半から。

これで、あと、4回はとれました、年内。8月分と含めて。8月に2回はありますから。

小林博次委員

そういう意味な。わかりました。

そうすると、11月20日が午後1時半。

豊田政典委員長

午後1時半からです、全部。全部というか2回とも。

もう一回言いますと、既に決まっているのが8月20日の午前10時から。

その次が8月30日、木曜日の13時30分から。

その次が、11月6日の13時30分から。

その次が、11月20日の13時30分から。

これで4回、年内。

小林博次委員

それだけ。

豊田政典委員長

少ないよな。

小林博次委員

あと、早い者勝ちやに。

豊田政典委員長

早い者勝ちですね。

俺もそう思って出しているんですけど、例えば続きますけど、11月6日、8日、9日と

続けてやって、11月20日、21日に続けるのはどうですか。

小林博次委員

それだけは無理やろう。そんなのあんた、難しい。むちゃなことを。

豊田政典委員長

資料準備とか無理ですけど。

小林博次委員

資料をつくったりするのが、ちょっと無理やと思うな。

豊田政典委員長

いや、あらへんのやでさ。

諸岡 覚委員

11月6日と20日も結構日があくもので、例えば11月20日、21日とかはありなんかなと個人的には思うんですけど。

豊田政典委員長

11月6日の次が11月20日、それから、11月21日もいけるのと違うかと、やらしてくれやんかと、やったらどうやと。

諸岡 覚委員

11月6日当たりで、資料とか、そういう宿題をつくっておいて、11月20日、21日に集中審議みたいなことは……。

小林博次委員

ただ、審査の中身でいくと、これ、近鉄内部・八王子線の問題で、今まで議員政策研究会の資料がぼんと出てくれば確認するだけやろう。そうすると、では、どうするのという

話が8月30日ぐらいから始まって、少し調査があって、11月6日もまた調査項目が出て、11月20日、このぐらいで結論は出やへんの。それで、まとめが11月21日な。ええな、それ。

豊田政典委員長

今、スケジュールを、小林試案を言っていただきましたが、そんな意気込みでいこうという提案やと思いますが。

どうですか、その5回。8月の2回を含めてで。

(異議なし)

豊田政典委員長

追加で11月21日の午後1時半です。この5回で勝負をかけるということにさせていただいて、場合によっては、またお願いすることはあると思いますが、これはあけてください。

ということで、今後のスケジュール、あと、年内5回というのを押さえていただきます。

きょうのところ、そんなところでいろいろ意見をいただきました。資料もいただきましたので、次回、8月20日までに正・副委員長のほうで整理し、また諸岡委員から言われた、議長にもまた報告しながら助言をいただき、次回からまた進めていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それじゃ、これで終わります。ご苦労さまでした。

12 : 12 閉議