

総合交通政策調査特別委員会

(平成24年8月20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いたします。

お盆も終わりました、大変爽やかな天気になりました。時間の限られた中で議論をしていきますので、どうか気合いを入れて、有意義な委員会となるよう、お願いしておきます。

日置委員が少しおくれていますが、やがて来ていただけると思います。

傍聴の方が、新聞記者、市民の方等11名が入っております。

本日は、お手元に事項書を配付してもらいましたが、資料等の説明とか本論に入る前に、もう一度今後の進め方ということで、前回の整理をしたものを配付してあります。その協議を頭をお願いしたいと思っております。

それから、その前に、先日、藤井議長と話をさせていただきまして、この委員会の内容について後で報告しますが、それ以外に四日市市自治会連合会から市議会に対して意見交換の申し入れがあったと。ついては、代表者会議の協議を踏まえて、当委員会メンバーと意見交換会をやることの要請がありました。内容等、また、日程等については、四日市市自治会連合会の役員会がこれからですので、そこで調整していただくんですけども、まず、当委員会として、その議長要請を受けたいと思っておりますが、皆さん、よろしいでしょうか、その線で調整させていただきますが。

よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それでは、その線で内容、日程等の調整を進めていきますので、またお知らせをいたします。

それでは、まず、ホッチキスどめの資料、総合交通政策調査特別委員会、平成24年7月30日議論整理というやつ、これを見てください。

これは、前回の7月30日の委員会の議論を私なりに整理したものでありますので、ざっ

と、おさらいも含めてポイントのみ説明していきたいと思います。

まず、大きく委員会の概要というところ、これはもう決定いただいたとっておりますが、1番、委員会で取り扱う事項については、 、 、 について扱うんだということ。

「近鉄内部・八王子線」の存続について、「コミュニティ・バス」の新規導入の制度づくり、その括弧書きで議員政策研究会総合交通政策分科会での議論というのを補足で記入しておきました。 については、小林委員あたりから、総合交通政策についても取り扱ってはどうかということで意見をいただいております。これ、後でもう少し意見をいただきたいんですが、これが委員会で取り扱う事項として決定いただいたとっております。

2番目、委員会の会期、目途ということで、これも決定いただいたとありますが、まず近鉄内部・八王子線については、ことし中に第1次委員会意思と書きましたが、ことしの時点での委員会の意思をまとめて議長に報告する。それから、先ほどの 、 については、おおむね目途として1年後ですね。来年の7月中には最終報告書をまとめ、議長に提出する。そのように決めてもらったとっております。

それから、大きく2番目、近鉄内部・八王子線の存続についてというところで、3番、当委員会の基本方針、スタンスについては、路線の経営主体はあくまでも近鉄で、現在の路線を存続してもらうための議論を委員会で行っていくんだということを決定いただいたとっております。

4番、近鉄及び四日市市の現在の考え方について質疑応答がありました。ポイントとしては、近鉄は、車両補助だけでは存続できない。2ページ目、来年夏ごろに抜本的な方向性を出すという考え方。それに対して、四日市市の考え方は、車両補助は、推進計画の中に位置づけている。集客については、地域住民や学校に乗車券を配ることは難しいが、例えば、駅前広場の整備などによりバスとの連携を図るという方法を考えている。赤字補填という考え方はないということのやりとりがありました。これは、現状確認をされたと思っております。

5番目、委員会の調査研究・活動事項ということで、これ、後ほど、これから協議事項にしたいんですけれども、A、B、C、3方向ぐらいの意見があったとっております、まずAとしては、委員会進行・運営素案、私がたたき台として出したやつですが、活動事項案やサポーターの会との連携、役割分担。

素案の(6)他に連携・協議すべき人物・団体はあるんじゃないかというような内容は

委員会の越権行為に当たる。対外的にどうするかは議長サイドの話。特別委員会としては、調査研究にとどめてもらったほうがいいとか、路線の歴史など、関係性が薄い部分は削除すべきという意見が一つ目。

二つ目は、正副委員長案でいいと思う。その推進計画をまずつくる必要があると思うという意見が二つ目。

三つ目として、C、調査研究の過程で必要性が出てきたのでという理由で特別委員会から議長サイドに声をかけていただいて、その上で進めていけば、越権行為に当たらないのではないかと思う。

こんなさまざまな意見をいただいた上で、前回の委員会の後、正副委員長で協議をしました。網かけの部分は本日提案するんですけども、正副委員長案としては、路線の存続に絞って調査、議論をする。たたき台、素案の(3)の、というところは省略する。歴史あるとか、そういったところですよ。その過程で必要がある場合に、素案(4)というのは、市民説明会であるとか、パブリックコメントとか、そういった手法などの各手法を採用することを議長に申し入れる。こういった案を提示したいと思っています。この後で協議していただきたいなと思います。

6番、調査研究事項についてですが、出された意見、前回おおむね3方向に分類させていただきました。存続のアイデアについての議論ということで、山口委員から、利用者増とか、中心市街地の問題と絡めてアイデアを出して研究したらどうだという意見です。

ちなみに、
、
、
という丸数字は、前回資料請求をいただいたものの数字で、別の資料にあります。後で資料の説明をいただきますけれども、同じ方向からの請求じゃないかなということで書いてあります。

それから、二つ目は、市の補助金に関する議論を、これに絞って、中心にやってはどうか。諸岡委員や石川善己委員から記載のような意見をいただいております。また、資料も3点ほど請求を、
、
といただきました。後ほど資料を出します。

それから、三つ目としては、芳野委員のほうから、市民や行政の努力に関する議論、これも必要じゃないかということで、金沢市のバス路線、トリガー方式という説明をいただき、こういった方向からの議論も必要かなというので出していただきました。

そこで、網かけの部分は正副委員長の考えなんですけど、特に、一番最初の存続のアイデアというところがどれほどの有効性があるんだろうか、近鉄にぶつけたところという

ようなところを後で議論していただきたいと思います。

7番目も協議事項です。

これは、近鉄への質問や意見聴取、近鉄との意見交換の機会を早目に、現時点で設けてはどうかという副委員長からの提案に対して、小林委員、諸岡委員、中川委員から、それぞれの意見が出されたことを受けまして、その後の正副委員長案としては、網かけのとおり、近鉄に対しては、調査研究が必要なデータ請求は市を通じて行う。委員会議論の中で必要となったタイミングで意見聴取、意見交換について委員会から議長に申し入れる。

こういった提案をさせていただきたいというのが正副委員長案になります。

最後、4ページを見てください。

委員会の権限とか、対外的な交渉であるとか、対外的な発信であるとか、そういったところについて、改めて前回の議論の概要を藤井議長に報告し、協議をさせていただきました。報告させていただきますが、藤井議長からは、1)委員会の内容について、正副委員長から正副議長に対して適宜報告し、正副議長の助言を仰ぐということで合意をいただきました。

2)番目、議長からは、対外的な活動について、委員会が必要とした場合には大に行ってほしい。できる限り協力させてもらおうと、こういった内容の協議を藤井議長とさせていただきました。副議長は、そのとき別の公務で見えなかったんですが、藤井議長と協議させていただいたということをお報告しておきたいと思います。

以上、前回まとめと、それを受けた上での正副委員長案を提示させていただいたんですが、順番に諮っていきたいと思いますので、まず、じゃ、1番から。

委員会で取り扱う事項で、もう一度1ページへ戻っていただいて、当委員会では、
、
、
を順番に行っていくということを決めてもらったと認識していますが、特に 番目について、私の受けとめ方が少し曖昧なので、もう少し内容についての考えをそれぞれ出させていただきたいと思いますが、先を見据えた、頭に置いておきたいので、小林委員からはこのような発言をいただいております。

どうでしょう。

小林博次委員

前回のやつは提案ではないので、撤回させていただきます。

豊田政典委員長

前回のやつは撤回でどうだと。小林委員としては、提案ではなかったよと。特に……。

小林博次委員

最初、議員政策研究会総合交通政策分科会で政策検討してほしい課題の中にこういうものはあげたけど、実際にはやられなかったという話をしただけで、だから、ここでしてくださいという話ではなかったの。

豊田政典委員長

当委員会のテーマということではないよと。

小林博次委員

ないわけ。

豊田政典委員長

ほかの委員の皆さんはどうですか。一応、決定はされたんですけど、どう扱いましょう。

毛利彰男委員

ご本人の撤回ということなので、それでいいのでは。

豊田政典委員長

前回の議論で、土井委員からは、近鉄内部・八王子線やバスを考える中で総合的な議論にもなるかもしれないので、そういった扱いでいいんじゃないかという意見もいただいています。

諸岡 覚委員

総合交通政策について議論をしていくというのは、もっとも委員会の名前でもあるわけで、あえて特出しでこういった形にしなくてもいいのかなということと、要するに、この

近鉄内部・八王子線の存続とコミュニティ・バスとの連携、これがすなわち総合交通政策なんだということ。歩いて暮らせるまちづくりというのは、市民全体のコンセンサスが得られているのかというと、実はそうではないようなことがあるんじゃないかと。歩いて暮らせるまちづくりを進めようという方もいらっしゃいますけれども、そこまでは困らんといい方も大勢いらっしゃるという、そこを、あまり目標を明確に設定するのはどうなのかなというふうに思いますので、 に特化して、それをもって総合交通政策だというふうに思います。

土井数馬委員

前、小林委員からの意見が出ている中で、その議論の過程でというのを今、委員長から言ってもらいましたけれども、近鉄内部・八王子線の駅は、四日市駅まで入れたら九つあるわけで、小さい、コンパクトな、それを中心としたまちをつくっていくのであれば、やはり近鉄内部・八王子線を残すべきじゃないかという、そういうふうな議論に持っていければいいなというふうな言い方なんですけれども、一つの手段ですわね。だから、その駅があれば、新しいまちづくりもできるんじゃないかという、近鉄にはそういう提案もできるんじゃないかというふうな意見で申し上げたところで、それについては、あと、四日市市には、これを入れましたら34駅あるわけでね。その中で、もしそういうふうな話が進んでいければと、総合計画の議論の中で出てくるべきだったのかなとちょっと反省はしておりますけれども、今回は、あくまでも近鉄内部・八王子線の九つの駅を、これは、存続に向けて話をしていくうちに必ず出てくるような項目じゃないかと思しますので、そこで少し議論を深めればいいんじゃないか、そういう意味でこの間は提案をしております。

加藤清助委員

私は、近鉄内部・八王子線とコミュニティ・バスをまず手がけていくということでは同じなんですけれども、さっきも話があったように、この特別委員会を設置された経過の前段でいくと、議員政策研究会において総合交通政策という部分で、かなり四日市市の行政側が策定した総合政策についても紹介されて、その中では、市内の34駅を拠点にした、さっき出たコンパクトなまちづくりのそういう足の確保だとかという部分も出てきていたと思うんです。

だから、もちろんこれに先駆けてやっていくということではいいんですけど、これだけに特化してしまっているのかなという思いは、率直に今、気持ちとしてはあるもので、だから、議論の中で四日市全体を視野に入れた、名前が総合交通政策となっているけど、そういう部分での議論もやっぱりしていかないと、市民との関係で、今、これ、二つが浮上している問題としてはありますけれども、それだけではないと思うし、将来に向かってはというふうな思いです。

豊田政典委員長

これだけに特化しているのかなというのは、 、 に特化しているということですね。

毛利彰男委員

この特別委員会をつくったときに、もちろん四日市市全体の総合交通を考えていくというのは、一番重要なことだし、将来についても非常に重要なことなんやけれども、波及の問題として近鉄内部・八王子線の存続問題、これがあるから、これを特化して、この特別委員会をつくらうというそういう趣旨で特別委員会をつくっておるはずですよ。メモがきちんとあるはずですから、だから、今さらこれに特化するのはおかしいなんて言ったら。

加藤清助委員

特化するのがおかしいんじゃないくて、だけでいいのかなということです。

毛利彰男委員

おかしいんじゃないしに、そういうふうに特別委員会をつくったんです。振り出しに何遍も戻っておってもしょうがないで、これ。

もしあれやったら記録があるはずやからさ、それ、もう一遍出してもろうたら。特別委員会の目的というのがあるはずですから。

豊田政典委員長

設置目的というのには手元にありますか、今。自分、ちょっと持っていないのであれなんですけど、すぐに出ますか。

少し、じゃ、お待ちください。

先に、日置委員。

日置記平委員

何か入り口で、今、進路をどうしようかというところに入っているようやけど、これ、タイトルが総合交通やで、タイトルは。総合交通となっておるやん。これ、変えな、ここから、この字を。総合交通じゃなくて、特化するなら。

本来そうやねん。近鉄内部・八王子線だけの調査特別委員会にしておくかやわ。だけれども、総合交通となっておる以上、四日市市内全体を視野に置いて、その中で一番が近鉄内部・八王子線やで、ここからスタートしていこうと。これが解決できたら、次に早急に移ろうと。その次ができたなら、次、次と移ろうとということで、それが総合交通と違うの。そうあるべきやん。これ、名前は総合交通になっただけや。名前がそうなおるやん。

僕は思うで。これ、「総合」と書いてあるから、いきさつは別として。だから、ここから変えるかや。レールのポイントをぴょんと変えて、近鉄内部・八王子線のレールに変えるか、従来どおりの総合交通でいくかを決めないとあかんわな。

バスだって問題もあるで。湯の山線だって問題もあるで。将来、三岐線も問題にもなるで。だから、そういった分野で、順序はあるけど、一番先行していくのが近鉄内部・八王子線ということになるわけで、それは、僕は総合交通でいいと思うんだけど、今、意見を言われた方々だけをとると、それはあかんのやと言うんやったら、ここは近鉄内部・八王子線調査特別委員会という名前に変えてスタートして、それが終わったら総合交通政策調査特別委員会に変えていくかやな。それが順序やと思うで。

毛利彰男委員

皆さんの意見が、特別委員会ができて、入り口論でこの前もいろいろお話をいただきましたが、皆さんの意見で設置の目的とか、名称とか、そういうものが一致するのであれば、もう一度それを入り口から議論し直してもええと思うんですよ。

でも、最初は、特別委員会を設置する目的は、明確に文章化されているはずですよ。名称を変えると、皆さん全員が。それから、目的も特化するんじゃないで、四日市市全体の総合交通をもう一回足元から見直そうかという、そういうのであれば、目的をきちっと明

確に、もう一度議論せなあかんと思いますね。

豊田政典委員長

書類が来ましたので。

毛利彰男委員

それがだめやと言うておるんじゃないですよ。そういう意見であれば、そういうふうにやりましょう、じっくりと。この特別委員会は何をする特別委員会なんやと。名称も、これ、ふさわしいのかどうかと、そういう議論からもう一遍やりましょう、そうしたら。

豊田政典委員長

そこまでは当委員会ではできませんので、設置目的を朗読してください。

寺本議会事務局主事

失礼いたします。

代表者会議からの資料から読み上げさせていただきますが、総合交通政策調査特別委員会での設置目的として、近鉄内部・八王子線を初めとする総合交通に関する調査研究のためということでございます。

豊田政典委員長

諸岡委員、ありますか。

諸岡 覚委員

ですから、今の目的にもあったように、あくまでも内部・八王子線が前提だと思うんですよ。ただ、それを研究して扱っていくと、当然総合的な議論になっていくということで、例えばこれを、近鉄内部・八王子線のことを考えていくと、そこに客を集めなければいけないね。そうすると、そこまでバスを持ってこなきゃいけないね。それがコミュニティ・バスやオンデマンド交通につながってくるわけじゃないですか。そこから、さらにショッピングセンターへの道がどうか、自転車がどうか、自転車置き場がどうかとか、そう

いう議論になって、それで、いわゆるさっきの歩いて暮らせるまちづくりという議論にもつながっていくわけで、そこは余り目くじらを立てなくても、この近鉄内部・八王子線にとりあえず特化して話をしていけば、自然と総合交通になっていくと思うんですよ。その入り口で余りどうこう言わなくても、このままのタイトルで、この、のレベルでいいんじゃないのかなと個人的には思うんですが、いかがでしょうかね。

豊田政典委員長

私、いろいろ皆さんの意見を聞かせていただいて、そんな違ってないと思って聞いていました。諸岡委員、土井委員が言っていただいたまとめでほぼ皆さんの公約数になっているかと思えますから、を特に別立てで置いておくんじゃなくて、今言われたような感じで、をやりながら、頭には、もちろん総合的な考え方を置きつつ、を捉えていくと。

それでも、その後で、また特化した何か提案があれば、その時点で聞かせていただき、皆さんと相談すると、そんな扱いにさせてもらえませんか。

(異議なし)

豊田政典委員長

ありがとうございました。

じゃ、1番の委員会の取り扱い事項については、そういう扱いにし、決定事項とさせていただきます。

2番、決定事項、会期については、このとおりでよろしいですね。

(異議なし)

豊田政典委員長

3番が決定事項、基本方針、スタンス、前回の決定です。

4番が、現状は確認されました。

5番のところですけど、私のたたき台をもとに、素案というやつですが、いろいろ意見

をいただき、本日、網かけの提案をさせてもらうんですけども、正副委員長から、この網かけの正副委員長案で了解いただけますでしょうかということです。2ページ目の真ん中ちょっと下。

よろしいですか。もうちょっと見ますか、素案。

何がというと、正副委員長案を見ながら聞いてほしいんですが、素案の(3)の、というのは、近鉄内部・八王子線の歴史やら、議員政策研究会総合交通政策分科会の議論を、分科会資料を見ながらおさらいしましょうというやつです。もうこれは省略してもいいんじゃないかというのが一つ目。

二つ目の、素案(4)というのは、前回、一番最初に示した活動事項案というやつで、市民説明会、公聴会、沿線学校、自治会との意見交換、維持活用に関するパブリックコメント等でありまして、これについては、あらかじめ想定するのではなくて、必要に応じてそういうのも考えたらどうかという提案です。

よろしいですか。

小林博次委員

それでええんやけど、前回申し上げたのは、この特別委員会が反対運動に特化してしまうと問題が出てくる。廃線を反対するために何かをすることを決めて論議する場合は、それはそれでいいの。ただ、反対運動、議会と何かがタイアップしてやっていくということになると、特別委員会の範疇を超えるからあかんですよと、こういう話をしたわけで、そのところがクリアされておればええと思うよ。

豊田政典委員長

そのあたりを、最初から正副委員長としても懸念していた部分で、ぜひ皆さんの頭にも置いていただいて議論して行ってほしいなと、改めてお願いしておきますが、この正副委員長案でよろしいですね。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、次。

6番ですが、いろいろと近鉄内部・八王子線の存続のための意見というのをいただいた中で、3方向ぐらいに分類したんですけど、もう一回言いますと、いろいろ存続のアイデアを議論したらどうだというのが一つの方角だと思っています。

それからもう一つは、補助金に関するというのは、妥当性、必要性から、それから、どこまでという補助金の範囲ですね。そういった議論は当然するんですが、そういった意見。

それから、三つ目としては、あわせて市民や行政が努力する部分もあるんじゃないかというような、ちょっと分類の仕方も乱暴なんですけど、大きく分類してみました。

何が言いたいかというと、あまりアイデアであるとか、近鉄の路線に対する変更案を議論したとして、それを近鉄にぶつけて受け入れられるんだろうかということです。また、我々、その権限というのは変ですけど、あくまでも経営主体は近鉄ですから、そういう議論に時間を割く、限られた中で余裕があるんだろうか。市の補助金の議論、それから、少し今から芳野委員に説明いただきますが、市民、行政は何ができるんだ、そういった議論に集中したらどうかということのを投げかけて、改めて確認したいなというのが6番。

言っている意味は理解していただきました。

山口智也委員

おはようございます。

前回発言させていただいたんですが、委員長がおっしゃるように、近鉄にアイデアをぶつけるというよりは、利用をふやすために、どう市民の方と協働していくかという観点で発言させていただいたものですので、その3ページ目の芳野委員が発言された、存続させるために、どう知恵を出して具体的な検討を行っていくかというところら辺に含んでいただければいいかなというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

まさに、前回、山口委員が発言いただいた内容も極めて重要な内容だし、総合交通的な発言で、そういったことも頭に置きつつ、限られた時間の中で、2番目、3番目で絞っていく必要があるのかなという我々の提案なんですけど、その線によろしいですかね。

(異議なし)

豊田政典委員長

3番目、もう少し補足的にというか、芳野委員から説明の提案もありましたので、例えば、こういった方式もあるよということを頭に置いていただくためにここで説明いただきたいなと思うんですけど。

3番目、市民、行政の努力に関する議論という一つの事例。

芳野正英委員

ありがとうございます。

この調査研究ということで、いろいろ分類していただいてありがとうございます。

山口委員は私のほうにまとめてもらったらなということだったんですけど、私は、逆に言うと、僕は、これ、今回一つの事例を出しましたけど、もう幾つか、僕もアイデアというか他路線の事例はあるので、これだけじゃなくて、いろんなやつを事例は出していったらいいのかなと思っているんです。

山口委員が出していたような存続のアイデアも、例えば、長野県にある上田鉄道の別所線というのがあるんですけど、上田から温泉まで出ている11kmぐらいの路線なんですけど、これは、その自治体が回数券を発行しているんですね。それ、割引率のある回数券で、自治体と鉄道事業者が協力し合って地元沿線住民になるべく売っていくという取り組みをしているそうなので、こういう事例はようけあるので、そんなのは、それが委員会としてそれを提言して、結局市と近鉄のやりとりですから、委員会としてそういうアイデアを出したことが、市に対してどういう形になっていくかというのはこれから議論せないかなのかなと思っているんですけど、座して指をくわえて待つよりは、委員会の中で議論をしながら実効性を考えていけたらなというふうに思っていますので、それはおいおい、また出していこうかなと思っています。

委員長からお許しをいただいたので、トリガー方式というものの、少し案をきょうは出させていただいたんですけど、1枚紙にまとめさせていただいた案ですけれども、これは、金沢市が、バス路線で、今、取り組んでおる公共交通利用促進協定というものなんですけ

ど、そもそもその協定をするんですが、その協定の名前が別称でトリガー方式と呼ばれていまして、トリガーというのは、ここにも書きましたけど、あらかじめ設定した基準、これは両方で、鉄道事業者と利用者で基準を設定して、その基準が満たされなければ、これも事前に定めておいた条件を発動させるという手法のことで、金沢市の場合は、バス事業者と利用者が協定という形で合意をしました。それで、バス運賃の路線の新設ですとか延長、運行ダイヤの増便などを決定するとともに、その新規の取り組み路線についての採算ラインというのを事業者と利用者であらかじめ設定しておいて、それを下回った場合は、新設ですとか、延長ですとか、ダイヤの増便といった取り組みをとめるということが出来る方式です。

現在、金沢市もたくさん、そういうトリガー方式の協定を結ぼうというふうには思っているんですけど、現在設定できているのは、金沢大学という利用者と北陸鉄道という交通事業者、これはバス、北陸鉄道は、金沢市周辺の鉄道とバスを運行していますけど、その間で、朝日町という兼六園のちょっと東側ぐらいの地域と、その奥地に金沢大学が新しくキャンパスができましたので、そこの間のバス路線を協定の範囲としています。100円のバス運賃の協定という形になっています。

豊田政典委員長

ここまでにしましょうか。中身に踏み込むのは少し後にしたいので、こういった事例の研究も提案を受けてやっていってはどうかということでもあります。

というところで、6番の調査研究の事項をどこまでやるかという話をしているんですけど、私のちょっと無理な分類でいうところの は時間を使わないで、補助金に関する議論と、今、トリガー方式を提案いただいたような市民、行政の努力という新しい手法、存続のための手法の議論というのもありじゃないかというところで提案しているんですが、どうでしょう、皆さん。議論対象です、調査対象。

そんなところですか。

芳野正英委員

調査対象として、さっき僕の発言の冒頭に言ったように、いろんな他市の路線の事例もあるわけですよ。それを、理事者も入ってきているので、ある程度、私としては、委員会

として議論をして、最終的には、市側が近鉄との交渉の中での話になってくると思うんです。理事者も、それはいろいろ調査していると思うので、こちらが、市にこれをやれというふうには言えないと思いますが、それでも、ここでもんだ、皆さんのいろいろな知恵を出し合った中で、それは一遍やってみたらどうかという部分は市に提案するという程度かなと思っているんですが、実際、近鉄との話し合いは、やっぱり理事者と近鉄側ですので、こちらがそれを飛び越して直接交渉するわけにはいかないのかもしれませんが、他市がやっている事例を、この近鉄内部・八王子線や、その他バス路線にも応用できる場合もあると思いますけど、そういう形で当てはめて、実現できるかどうかというのを検討してみるというのは大事なかなというふうには思っているんですけれども。

豊田政典委員長

というご意見をいただきましたが。

中川雅晶委員

今、芳野委員がトリガー方式を説明いただいたのは、一つの方式としてこういうのが事例としてありますよということですよ。もっとどういうことを、つまり、第三セクターに始まって、トリガー方式もそうですし、これも金沢市の場合は、今、まだ金沢全土でということじゃなくて、金沢大学と北陸鉄道の中だけでのトリガー方式として契約をしているという事例なので、自治体としてやっているところとか、鉄道に限らず、この公共交通政策として取り組んでいる、存続が可能となった取り組みというのを、もっと全部出して議論をすとかという方法もそうですし、また、こういうローカルの公共交通機関を今言ったような形で研究されている、例えば学識者がおられるのであれば、そういう学識者を招聘して、いろんな事例を説明いただいて、本市の近鉄内部・八王子線に適用できるものがあるのか、ないのかという調査を行う必要もあるのではないかなと思うので、調査としては、ぜひトリガー方式も含めて進めていくというのは必要やというふうに思います。

豊田政典委員長

必要だという意見です。

そんな時間的制約だけなんです。時間が許す限り、当然必要かなと思うんですけれども、

そんな線で、そんなにご意見ありませんが、反対もないと思いますので、またその都度皆さんからも提案いただきたいと思うし、正副委員長と都市整備部と連携して、よい事例の整理をしていないこともないんです。

ですから、一度まとめて、それらしいというか、使えそうなやつをまとめるタイミングを図って出しますので、皆さん、議論をいただくと。そういった議論も行っていくということでもよろしいですかね、方向性としては。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、事例調査を急いで進めていきたいと思いますので、また皆さん、提案もあればよろしく願いしておきたいと思います。

6番はそんなことで、7番、これも協議事項ですが、近鉄との直接、我々委員会ということで、正副委員長案にまとめてみました。

このまとめで、皆さん、どうですか。よろしいでしょうか。対近鉄、3ページの一番下です。

小林博次委員

いいんじゃないですか。

豊田政典委員長

諸岡委員、どうですか。

諸岡 覚委員

これでよろしいよ。

小林博次委員

我々には執行権がないわけで、執行権は行政側が持っているわけで、やっぱり行政と近鉄側がどんな交渉をしているのかということの中に、意見として、さまざまな我々の提案

も反映させていくべきで、直接に我々がいろいろ対応するというのは少し行き過ぎかなというふうに思っているんよ。だから、その行き過ぎも行き過ぎでないも、その論議の流れの中で、問題が確認されればその方向で対応するということもあり得ると思うんやけど、対外的には、やっぱり委員長ではなくて議長ですから、そっちに問題を持っていってもらって対応してもらおうということを基本に置いておいてもらいたい。

豊田政典委員長

という意見をいただきました。

この線でよろしいですかね。

小林博次委員

これ、地方自治法の110条に基づく特別委員会でしょう。

豊田政典委員長

まとめ、正副委員長案と、補足していただくような意見でしたけれども、こういった考え方、8番もあわせて考えていただき、対外的には、特に近鉄に対してはこんなスタンスでということで確認させていただいてよろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、ありがとうございました。

以上、入り口のところで時間をとりましたが、確認をいただきました。

ちょっと考えていますので、待ってくださいね。

それでは、ここから、今の議論も踏まえた上で、頭に置いていただいて、前回、いろいろと資料をいただきまして、都市整備部のほうで近鉄に要請したり、また、独自の資料を配付いただいております。その、まず、説明をいただき、質疑、意見という形に変えていきたいと思います。

2番目になりますが、事項書、それでは、まず資料の説明をお願いいたします。

本日は、都市整備部都市計画課を初め、理事者に出席をいただいております。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

それでは、特別委員会第2回資料に基づきまして、ご説明させていただきます。

まず、表紙をめくっていただきまして、目次のほうをごらんください。

ご質問いただきました項目を11項目に整理させていただいております。これを順番にご説明させていただこうと思います。そして、ご質問いただいた代表的な委員のお名前を目次のほうにはつけさせていただいておりますので、ご理解をください。

それでは、1ページから順番にご説明させていただきます。

まず、近鉄との協議経過、今後の予定、協議窓口についてでございます。

近鉄とは、平成18年末に、近鉄社長のほうから四日市市長のほうに近鉄内部・八王子線の利用促進について市と勉強会を行いたいという申し出がなされまして、平成19年6月から勉強会を市と近鉄でさせていただいております。

その中で、近鉄のほうからは、何らかの支援をしてほしいというような中で話を進めてまいりました。その中で、平成22年3月ごろまでに、車両更新を含めて、四日市市としては、大手民鉄に対して支援する理由づけが困難である。鉄道事業者として、利用促進や、その辺を頑張してほしいというような申し入れをしております。

そして、平成22年6月に四日市市都市総合交通戦略会議を立ち上げて、地方鉄道、支援路線維持等について検討を開始してまいりました。

平成22年8月には、近鉄内部・八王子線に対する市の考えとして、車両更新の補助については、国、県との協調補助が得られる場合に行っていく。ただ、赤字補填に関するところについてはかかわらないというような基本スタンスで進めさせていただいております。

その中で、平成23年に入りまして、総合計画を進めていく中で、市として、第1次推進計画のほうに車両の更新、そして利用促進につなげるための駅前広場の整備、そのあたりのところの位置づけを行わせていただきました。

2ページに移らせてください。

平成23年夏ごろから、こういうふうに四日市市として基本的な方針を伝えておりましたが、近鉄のほうより、車両更新に関する時期の延期の申し出がなされました。その中でい

ろいろ協議をしていきまして、平成23年12月に、3ページのほうにつけさせていただきました。近鉄内部・八王子線の路線維持に関する市の考え方を文書で申し入れさせていただきました。そして、翌年の平成24年1月に、4ページに掲載させていただいた文書が、近鉄のほうから回答があった格好でございます。

その内容は、一定の運営費補助がなければ、鉄道という形態での事業継続が困難である。平成25年夏ごろまでに基本的な方向性を打ち出したいというところの方向のほうを示されております。ことしの3月から4月の議員政策研究会総合交通政策分科会の中で、この状況を説明させていただいているところでございます。

そして、現在、近鉄とは月1度のペースで協議会をさせていただいておる現状でございます。

そして、協議の窓口なんですけど、近鉄側につきましては、鉄道事業本部、企画統括部、営業企画部、これは本社のほうでございます。そして、もう一つは鉄道事業本部、名古屋輸送統括運輸部、これは、鵜の森の近鉄高架のところにある事務所でございます。本社サイドと現場サイドというところが二つの窓口になっております。

市の窓口としては、都市整備部都市計画課で進めさせていただく格好になっております。

3ページ、4ページは、先ほどご説明させていただきました近鉄との文書のやりとりでございます。

5ページをごらんください。

沿線地区及び学校等への説明の状況、その動きについてご説明させていただきます。議員政策研究会総合交通政策分科会での最終報告があったことも受けまして、沿線の連合自治会、常磐、日永、四郷、内部地区の連合自治会さん、そして、沿線の学校、四日市南高校、西日野にじ学園、四日市四郷高校、四日市工業高校、そして、海星中学校・高校のほうに現状の報告と説明をさせていただきます。

その中で、沿線連合自治会さんにおかれましては、存続に向けて、近鉄に対して要望活動や署名活動も進めていくというところで順次進めていただいております。その中で、沿線の連合自治会だけではなく、四日市市全部の連合自治会、四日市市自治会連合会としてお取り組みをいただくという方向性が出てまいりました。その延長の中で、近鉄内部・八王子線については、鈴鹿市民の方々も利用が多いということから、鈴鹿市の連合自治会のほうでも取り組んでいただけるという格好になっているということでございます。

そして、要望書の提出を四つの連合自治会に、全体としての四日市自治会連合会、四日市市自治会連合会として要望をしていただくというところで、あす、8月21日、火曜日に近鉄本社のほうへ要望されるというふうに伺っております。同時に、鈴鹿市の連合自治会さんも連携して取り組んでいただけるというふうに伺っております。

そして、沿線の学校関係でございます。連合自治会さんにご説明させていただくのと同じ時期に、各学校のほうへ説明をさせていただいております。その中で、四日市南高校さんが中心となられまして要望活動を行っていくという中で、近鉄内部・八王子線を使うのは、もちろんその沿線の学校が多いのは事実であるが、沿線周辺の高校生の方々が北勢のそれぞれの学校へ通学されるという中で、北勢地区の20の公立学校さんが連携してやられるという形になりまして、連携されていく中で、PTA会やら、そういうところまで連携され、そして、私立の海星中学校・高校におかれましても連携して動かれるという中で動かれております。そして、これも四日市市自治会連合会と連携いたしまして、あす、近鉄に要望をしていただけるという形になっております。

6ページから8ページにつきましては、北勢線の現状というところで、新聞報道のほうを記載させていただいております。

続きまして、9ページのほうをごらんください。

近鉄線全体での収支状況について、近鉄よりデータを入手いたしまして、作成いたしております。平成19年から平成23年までの営業収益、そして、営業利益でございます。1500億円の営業収益から、ここ平成23年につきましては、1400億円に収益が落ちている。同じように、それに伴って営業利益のほうも落ちているというところをお示ししたところでございます。

続いて、10ページをごらんください。

5番目になりますが、近鉄内部・八王子線の収支データの内訳でございます。平成21年からの3年間の営業の状態でございます。人件費やら修繕費の項目を上げていただいております。

人件費につきましては、重役さんを初め車両係までの37名の方の人件費、それに伴う福利厚生費、そして、本社経費に当たります一般経費の4000万円を含むものが人件費として計上されている。そして、修繕費、軌道の修繕、草刈り、信号機やら、そういうものの修繕費というところでございます。経費としては、市では電力、そして光熱水費というこ

ろでございます。

営業収益を上げていっていただくわけですが、その中で、運賃収入の考え方というのを少し下の段のほうで説明をさせていただきたいと思います。わかりやすくするために、内部駅から名古屋駅へ行くまでのケースのシミュレーションでございます。

内部駅から名古屋駅までは、全体として630円の運賃でございます。そして、区間割りにするんですが、内部駅から近鉄四日市駅までは220円、近鉄四日市駅から名古屋駅までは610円という運賃構成にはなっております。その中で、乗った側の駅の側の運賃のほうで、その料金を案分しているというルールでございます。内部駅から乗った場合には、近鉄内部・八王子線との収入として220円、そして、630円から引いた残りが名古屋線の収入という格好になります。そして、帰りの場合ですと、630円のうち近鉄四日市駅までの取り分として610円、そして、その残りの20円が近鉄内部・八王子線の取り分になるというルールで近鉄さんのほうは案分をされているということでございます。

定期券についても同様な整理で進められております。

続いて、11ページをごらんください。

近鉄内部・八王子線の赤字を補うためのシミュレーションをシンプルな例だけでさせていただきます。

運賃値上げの案といたしまして、平成22年の営業係数、よく報道であるんですが、100円を稼ぐためにというような形でというのがよくあるんですが、この近鉄内部・八王子線の場合には、100円を稼ぐために208円が要するという格好になっておりますので、運賃を2.08倍すると収支上の計算は合うというものでございます。ただ、これは設定条件として料金値上げになって、近鉄内部・八王子線に乗らなくなるというようなケースは見込んでおりません。現状の人数が乗っていただければというところでございます。

ただ、現状といたしましては、この運賃値上げに関しましては、国土交通省の認可事項でありまして、現状では、この近鉄内部・八王子線だけを料金値上げするというのは、現実的には認めていただけないという状況になっているということでございます。

そして、もう一つは、料金じゃなくして、どれだけの方に乗っていただければというシミュレーションでございます。

これ、設定といたしましては、1日に2000人の方が新たに乗っていただけると収支バランスがとれる。ちょうど案分いたしますと、一駅で250人の方が新規で乗っていただくと、

どうか赤字のほうは埋まるという計算でございます。ただ、このシミュレーションも、通勤、通学時間帯には、もう輸送力として限界がございますので、通勤、通学時間帯をずらした時間帯でご利用いただくのが2000人を超えないと収支バランスがとれないというシミュレーションでございます。

そして、12ページをごらんください。

近鉄内部・八王子線における経営改善、利用促進の取り組みについて、これも近鉄のほうからいただいたものでございます。サービスの改善工事といたしまして、駅舎の増改築、ホームの屋根の延伸、連絡屋根の新設、トイレの新改築、そして、バリアフリー化といたしまして、車椅子に対応した改札口、スロープの設置、点字ブロック、車椅子対応のトイレというようなものを近鉄さんのほうでされております。

そして、駐輪場の整備に対する協力というところで、駐輪場自身は、四日市市のほうで整備をさせていただいております。ただ、近鉄さんのほうから、有償借地で土地を借りて、そして駐輪場を設けているというのが現状でございます。

そして、人員削減のほうでございます。平成元年から、ワンマン化やら、駅員さんの配置の変更やらというところで人件費の削減に取り組んでおられます。

そして、利用促進のほうの取り組み、3番目でございます。沿線公告やら、広報活動を行うことで乗降客をふやそうというところ、そして、車両塗装のほうにつきましても、お客様に親しんでいただくというところもございまして、パステル調の色で最近では塗られているということでございます。

そして、春、秋ぐらいにハイキングの催し物をしていただいて、そして、多くの方々にご利用いただくという形になっております。最近では、室山の神楽酒造さんと連携をしたきき酒やら、そういうところを組み合わせたもので多くの方がご利用いただいているところでございます。ことしも、この8月にみそ、しょうゆ蔵見学と日永うちわというところで、郷土の歴史的なものを含めた、夏休みの宿題に対する旅行型のハイキングを計画していただいております。

そして、一番下の欄になるんですが、ちょうどことしが、大正元年に三重軌道で創業を開始した近鉄内部・八王子線が100周年記念を迎えられるというところで、秋の一つ、イベントが計画されているというところがございますので、ご報告いたさせていただきます。

それでは、13ページ、ごらんください。

8番目の近鉄内部・八王子線の車両更新に関する費用でございます。

現在の車両数は14両、昭和24年製の車両が3両、29年製の車両が3両、そして、昭和57年度製の車両が4両、58年製の車両が4両ということです。その中で、平成27年から30年にかけて、車の車検に相当する車両の点検時期を迎えます。それにあわせて車両の更新、新造をしていく必要があるというところでデータの提供をいただいております。

新造に係る車両につきましては、1車両1億8000万円、そして、車両の改造をする昭和57年製、58年製のほうにつきましては、1車両5000万円ほどかかるというところで、14億8000万円の車両更新費用がかかるということでございます。

ここで、その車両に関する補助の制度についてご説明をいたしたいと思っております。

この制度につきましては、鉄道の維持をしていくために国、地方が支援していく制度でございます。ただ、この補助につきましては、大手民間鉄道には国の補助は出ないというルールになっております。そのために、国の補助を受けるためには、地方鉄道にする必要がございます。近鉄内部・八王子線について、近鉄から分社化、もしくは子会社化をすることによってのみ国の補助が受けられるというルールでございます。

仮に、この補助を受けられるという場合になってきますと、事業者が3分の1、国が3分の1、地方がその3分の1です。ただ、県と市で分担いたしますので、全体としては6分の1、市の負担額としては2億5000万円になるということでございます。

そこで、ちょっと分社化というところを少し細かく説明をさせていただきたいと思っております。14ページのほうをごらんください。

今、近鉄内部・八王子線については、第1種鉄道事業者として近鉄が運行鉄道施設を保有し、土地を保有しております。これを、分社化していこうとするわけですが、さきの事例がありますので、その例に則って説明をさせていただきますが、番目と挙げさせていただきましたのは養老線の方式でございます。近鉄の子会社化をした場合でございます。第2種鉄道事業として近鉄さんの子会社さんが運行される。そして、近鉄本体といたしましては、鉄道施設を保有し、土地を保有して運行を継続するという形でございます。

番目は、伊賀線の方式でございます。これは、第三セクターにするという格好でございます。新会社に行政のほうから出資をいたしまして、第三セクター化し、近鉄のほうで、鉄道施設を保有し、土地を保有するという形でございます。

第 8番目のほうは、これは北勢線の方式です。全く違う鉄道会社のほうに、地方鉄道の

ほうへ譲渡して、その会社のほうで運営を行っていくという形でございます。北勢線の場合には、土地保有につきましては、沿線の市町のほうで土地を保有しておるという形で、分社化してやるという形になりますと、こういうパターンになります。

そして、15ページをごらんください。

現在の近鉄内部・八王子線のナローゲージ、特殊狭軌線を標準軌にかえるというケースで、それも近鉄本線に高架で乗り入れする場合についての概算事業費でございます。標準軌にかえる、そして、近鉄駅の高架部分に接続させるということで、概算ではございますが、用地費1割程度を含みまして、概算費用として300億円ほどかかるのではないかという試算をいたしております。近鉄四日市駅から赤堀駅までは、これは、高架化とともに特殊狭軌から標準狭軌に線路を広げるというところで、概算費用として100億円。赤堀駅から西日野駅、内部駅までの間を、特殊狭軌から標準軌にかえるという作業で約200億円。

ただ、これにつきまして300億円と想定しておりますが、完全にこういうような標準軌にかえると大規模改良になることから、国のほうから、道路との平面交差は認められない可能性が極めて高いというところがございます。そのため、全線を高架化する必要が出てまいりますので、概算経費としては500億円程度かかる、ひょっとしたらもっとかかるのではないかとございます。

ただ、この車両購入については、本線の車両が使えるという格好になりますので、車両購入費は含めておりません。

それから、16ページをごらんください。

近鉄の意思決定までのプロセスのスケジュール案でございます。この当委員会のほうも、第6回までは日程が決定しておりますので、そのほうを記載し、そして、市議会の定例月議会のほうの日程割りを、概略ですが示させていただいております。その中で、予算要求の時期、タイミング等についてこちらのほうに記載させていただきました。

それから、最後のページ、17ページでございます。

近畿日本鉄道の企業理念についてという形のところで資料請求をいただきましたので、近鉄のほうのCSRレポート、社訓に近いようなものなんです、このような表記になっております。鉄道会社というよりは総合企業としての正確が強くなっているせいかわかりませんが、「誠実な企業活動により社会の発展に貢献し」というような記述になっておりまして、特段公共交通とかというような意味合いの記述にはなっておりませんでした。

以上のようなことでございます。

以上が資料の説明でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

11の資料のうち、六つの資料については近畿日本鉄道株式会社さんからデータを手に入れた上で出していただいた。それぞれタイトルの右上に近鉄よりデータ入手というふうに記載していただきました。

あと、6、7、8ページのスクラップのところ、事務局、ポイントだけ説明願います。

清水議会事務局副参事

6ページからの新聞記事でございます。

前回、森康哲委員より、三岐鉄道北勢線の状況につきまして、資料をいただいた上で議論したいというご意見がございました。これについて新聞記事で対応させていただくものでございます。

6ページでございますが、2012年3月30日の記事でございます。こちらにつきましては、桑名市、いなべ市、東員町の3市町が2003年度から2012年度の10年間で53億2000万円を補助する覚書を交わしております。経営不振が続いていることから、2013年度に限り、追加で補助をすることを3市町で確認しております。

2013年度の補助額や、2014年度以降の補助の継続については、夏ごろをめどに決めるとございまして、2014年度以降の補助継続について、桑名市、いなべ市が賛成しておりまして、東員町については、町民の方、議会の意見を聞いてから判断するという内容でございます。

次に、7ページでございますが、こちらは2012年6月25日の記事でございます。

こちらにつきましては、東員町が8月下旬に議会の意向を確認するとの内容でございます。

続きまして、8ページでございますが、2012年7月6日の新聞記事でございます。

こちらは、東員町が、住民の意見を聞く町政懇談会を実施されました。町の意向につきましては、議会の意向も踏まえ、2014年度以降の支援方針を8月中に取りまとめるという

内容でございます。

東員町の支援方針が確認されるまで、2014年度以降の補助の方向性につきましては、決まらないという現状でございます。2012年3月30日の新聞記事の内容からあまり進展していないという状況でございます。執行部としましても、これ以上の情報はつかんでいないという状況でございます。

お願いいたします。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

もう一つ、トリガー方式の、芳野委員、説明が途中だったので、ここでお聞きした上で一旦休憩をとって、ご質疑、ご意見というふうにしたいので、芳野委員、もう一度、済みませんが続きをお願いします。

芳野正英委員

先ほどトリガー方式の概略はお話しさせていただいたので、そのメリット、デメリットですとか、近鉄内部・八王子線につけていく場合にはちょっと課題もあるので、その点だけまとめさせていただきました。

メリットとしては、要は交通事業者側にとってみると、事業展開をする際のリスクを軽減できたりですとか、条件を設定しますから、その条件が下がった場合は、例えば廃線ですとか、路線をやめるという場合の責任を利用者と分け合うことができるという鉄道事業者側にはメリットがあると。

その分、デメリットのほうを見ていただくと、その分責任を負わないかんという、利用者にとってみるとデメリットがあり、利用者にとってみると、メリットとしては路線の維持ですとか、路線の利便性が向上する可能性があるというメリットはあります。

ただ、金沢市でやっているのをそのまま近鉄内部・八王子線に適用できるかという、いろいろ問題があって、金沢市の場合は、先ほども言ったように、通常170円のバス路線を100円にするトリガー方式になっていまして、要は低価格路線の設定ということで、路線の存廃を条件にしているわけではありません。その路線の存廃を目的としたトリガー方式というのは、全国的にはまだ例がないということです。

あと、協定である以上、交通事業者の同意を得る必要がありますので、今回の場合でいえば、近鉄側がそれに対してイエスと言ってこなければ協定自体が成り立たないので、この方式も難しいということはありません。

もう一方で、これ、一番の問題じゃないかなと思うんですけど、金沢市の場合は、利用者である金沢大学が責任を持って利用者側を代表して、学生、職員に対して利用を告知していくということができるんですけど、この近鉄内部・八王子線の場合は、鉄道事業者は近鉄なんですけど、協定を結ぶ側の一方が、協定の相手先をどこにするかという問題があるのかなというふうには考えます。

万一条件を満たさない場合というのは、これはどうしても廃止という可能性にもなってくるので、その場合の対策も検討しておかなければならないという部分です。

あと、見ていただくと、交通事業者にとってメリットは結構多いんですけども、利用者に対してはメリットがないので、この辺を利用者にとってメリットのある手法とする開発が必要なのではないかということでもあります。

先ほどのシミュレーションでもありましたように、かなりの利用者数、2000人とか、かなりの利用者増を見込まないと採算ラインに乗ってこないというところがございますので、この辺の利用者の増加策も同時に、トリガー方式をやる場合は考えていかないかなのかなということではございますが、最後に、私見という断りの上なんですけれども、その線路、沿線存続に関しては、地元の皆さんにも本当に、いろいろ署名に協力いただく等々の、これから協力はあると思うんですけど、その署名を書く以外でも、やっぱり実際に利用者をふやしていかないかと。その一つのきっかけとしてはこういう協定を結んだので、ぜひ、例えば2000人なら2000人、1日の乗降者をふやさないと、廃線の危機になってくるんですよという一種の強迫観念で皆さんに乗っていただくというような形になるんですけど、そういう責任感を持っていただかないと、なかなか署名活動だけでは近鉄は乗ってこないんじゃないかなというふうに思いましたもので、こういう形の説明をさせていただきました。

これ、どっちかというところ、議員間討議も含めてなんですけど、理事者のほうは理事者としてこれを検討していただけるかどうかというのが、まず私としては聞きたいなというのがありますけれども、一応説明としては以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

いろいろな資料の説明をいただきましたので、ここで、1回休憩をとって、その後、内容についての議論に入っていきたいと思います。

10分ほど休憩いたします。

11:17 休憩

11:29 再開

豊田政典委員長

まだの方もみえますが、時間がきましたので再開をします。

それでは、まずちょっと訂正ですね。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

お手元の資料のほうの10ページで間違いを見つけましたので、まことに申しわけございません。ご修正のほうをお願いいたします。

近鉄内部・八王子線の収支データの内訳のところの運賃収入の考え方というところで事例を示させていただいておりましたが、ここの駅名がちょっと違っておりました。この運賃の案分の出発駅は西日野駅でございます。内部駅ですと、ちょっと料金が変わってまいりますので、近鉄内部駅というものを近鉄西日野駅にご修正いただきますよう、よろしく申し上げます。まことに申しわけございません。ちょっと精査のほうを間違えました。今後注意してまいりますので、ご了承ください。

豊田政典委員長

修正をお願いします。

それでは、資料についてご質疑、ご意見を伺っていきたいと思います。

どうぞ。

森 康哲委員

三岐鉄道北勢線の現状について資料を出していただいております。

もう少し踏み込んでちょっとお聞きしたいんですけれども、それぞれの駅舎の改修とか、車両の新車両の導入とか、いろんな取り組みをされていると思うんですけれども、その辺がわかるような説明というのはできますでしょうか。

館都市整備部理事

都市整備部理事の館でございます。

前回の資料をお持ちでございますでしょうか。議員政策研究会のときに配らせていただいた北勢線の資料でございます。前回の資料で、表題が……。

豊田政典委員長

平成24年4月10日のやつ。

館都市整備部理事

議員政策研究会総合交通政策分科会資料、平成24年4月10日。その6ページをごらんいただけますでしょうか。三岐鉄道北勢線の概要についてというのがあろうかと思いますが。よろしいでしょうか。

ここにおおむねの概要が書いてございまして、ここに、3番あたりから、実際にどれぐらの補助金が入っているとか、どういうことに使っているのかという概要が書いてございます。

3番のところ、市町の補助金が55億円ですが、この内訳の中に用地取得費1億8000万円を除きますと53億2000万円ということになりまして、この53億2000万円が、これは運営資金ということになってまいりますので、10年間でこれだけ、各市町、桑名市、いなべ市、東員町がそこに記載の負担割合で補助をしております。

4番、5番のところあたりが、国、県からの補助金でございますが、ここに、いわゆる施設に対する整備費が入っております。ここが高速化事業整備補助金として国から8億5700万円、近代化整備費補助金として2億9100万円で、合わせて11億5000万円弱。それが

ら、県からは、国の半分になりますが4億2800万円、それから1億4500万円、先ほどの用地取得費の2分の1ということで、合わせて7億5400万円が国、県から補助金が入っております。これらがハード整備に充てられている補助金でございます。

このハード整備に対する補助金は、先ほど私どもの資料でご説明しましたように、国が3分の1、県、市が3分の1ということでございまして、県は6分の1になるわけですが、事業者の負担の部分は、先ほどの3番の市町の補助金の中から事業者は3分の1を負担しなければならないわけですが、その分は、多分この市町の補助金の中から捻出されているというふうに思われます。

この辺は確認をしなければいけません、運営費補助金を随時出しておりますので、その中から充てられているということになるかと思えます。

実際にやられた投資としては、6番にございますように、車両の冷房化とか、車両の高速走行対応、70kmにしたということがございます。

それから7番にございますように、駅舎の改修ですね。この辺は自動券売機とか、自動改札精算機等、それから、列車集中制御装置、CTCと言われてございますが、そういったもの、これらに、先ほどの3番、4番、5番の経費で、特に4番、5番がハード整備ですので、このあたりのお金がこういうところに充てられているというふうに聞いてございます。

ちょっと内訳までは把握してございませんが、このようなことが三岐鉄道北勢線のほうではされておって、トータル、市町、それから国、県、合わせて70億円強の補助が、ハード、運営費補助を合わせてこれまで補助されているということでございます。

森 康哲委員

この資料の中にも書いてある無料駐車場整備とか、パーク&バスライドと書いてあるんですけど、これ、全部の駅で実施しているのか、一部かとかわかりますか。

館都市整備部理事

一部ですね。

森 康哲委員

一部であるなら、その効果とか、もしわかれば、また教えてほしいので、また調べておいていただけますでしょうか。

館都市整備部理事

三岐鉄道のほうに一度照会させていただきます。

豊田政典委員長

ほかにどうでしょうか。

諸岡 覚委員

きょうのあれですね、今、ご説明いただいた資料の範囲の中での質問ということで。

4ページのところの、近鉄さんからいただいた返答、272号文書に対する回答についてのところで、真ん中の黒線を引いてもらっている部分、一定の運営補助がなければ、鉄道という形態での事業継続は困難であるという明確な考え方を近鉄さんのほうは示されているわけですね。

それに対して、前回のこの会議で、私のほうからちらっとお聞きをしましたが、そのときには、駅前広場の整備等の方法は考えているけれども、赤字補填という考え方はしないというふうに市のほうは明言されていますよね。

この言葉の問題なんだけれども、赤字補填というのは、運営費補助と同じと考えてよろしいんですか。そうすると、向こうは運営費補助がなければ運営できないと言っている。しかし、四日市市はそれはしないと言っている。そうすると、もう最初から全くボタンのかけようがない感じになるんだけれども、この赤字補填と運営費補助というのは、市の概念は同じですか。

館都市整備部理事

運営費に補助するということは、すなわち、その経常経費に対する補助でございますので、これは赤字補填とイコールだろうというふうに我々は考えてございます。今のところ、ご指摘のように、その部分がかみ合っていないというところでございます。

諸岡 党委員

もう少し言葉を濁してもらったほうが、議論の幅というか、全くこれだと、お互い話にならん状態ですよ、今の状態だと。もう少しこっちも1歩譲る、先ほどの芳野委員の言うトリガー方式も含めて、例えば、こんな条件つきでなら、補助金的な、赤字補填的なものは出せるかもしれないというような、そういう遊びの部分をつくっておかんと、今のよに全く出しませんと断言してしまっているのでは話が進まんような気がします。

いかがでしょうかね。

伊藤都市整備部長

私どもとしては、今の段階では、利用者をふやすことを第1に存続を考えていくべきだというふうに思っております。運営費補助ということになれば、これからの議論になるかもしれませんが、現時点では、運営費補助ということではなく、利用者をふやして存続をさせていくという方向で考えていきたいというふうに思っております。

諸岡 党委員

結構です。

豊田政典委員長

他に。

石川善己委員

1ページのところで、県としては、分社化するという条件であれば支援することは可能という文書がある中で、その辺を受けて、近鉄としては、補助が受けられるなら分社化してもいいよという腹はあるという理解でいいんですか、これ。

館都市整備部理事

国、県との協調補助を受けようとする、これ、分社化が前提条件でございますので、これは、従来からこういう方法はあるということですからずっと協議してきたわけでございまして、当然、それを受ける場合にはそれが必要条件ですので、それはしなければなりません。

ですから、ただ、今近鉄のスタンスは、それだけではなかなか運営、先ほどのような形で運営費補助がないとできないという立場なので、今すぐに分社化をするという意思決定は、まだそこまではいいていないです。

ただ、何度も申しますが、このハードの車両の補助を受けるためには条件ですので、それはもう向こうもわかっております、当然ながら。

石川善己委員

そうなると、要は、車両補助しかできないとなった場合には分社化もしないということですよ。要は、運営費に踏み込む以前の問題として、分社化しない可能性もあるということですか。うまくちょっと表現できませんけど。

館都市整備部理事

このままの状態で行くということになれば当然そのままなんですけれども。このまま、近鉄が今の状態のままいこうとすると、車両更新の補助も入らないし、我々としても運営費補助までいけないので、駅前広場の整備は、市としてこれはできます。これは近鉄のままでも、今のままでもやれますが、それらの手当ができませんので、ですから、これは、何と申しますか、その方向に決まれば、当然分社化されるものと思っておりますが、今のところ、そこまで近鉄が分社化について、分社化イコールそういう形で補助を受け入れるということになりますので、そこまでのまだ意思決定がされていないんですが、そういったことも含めた方向性を来年の夏に打ち出すというふうに我々は理解しております。それも一つの選択肢として、それがあらかどうか、パーセンテージ、可能性はどれぐらいかというのは今は申せませんが、それも一つの選択肢として、来年の夏までに方向性を出すということになるかと思えます。

毛利彰男委員

お願いします。

これ、きょうの理事者からの回答をじっくり聴かせてもらっておるんですけども、廃線という言葉が全然出てこないんですが、廃線という意味は、近鉄は明確に出しておるんですか。いつぐらいまでに廃線するとか、そういうことは言うておるんでしょうか。

この4ページの中には、一定の運営費補助がなければ、鉄道という形態の事業継続が困難であると、こういうふうに言っておるんですね。おまけに、その下には、バスという選択肢も一つ考えていますと。こういうふうに言っているんですけども、市として、廃線というきちんと意識されたその時期、根拠。それから、バスという提示がされている部分については、市はどうふうを考えておられるのか。あるいは、近鉄さんは、どういうふうにそのバスに対して考えておられるのか。仮にバスにすれば、どれぐらいの事業費が要するのか、あるいは収支はどうか、利便性はどうかですね。それから、国、県の補助は適用されるのかどうか。分社化も含めて。そのあたりを教えてください。

だから、一口で言えば、バスという選択肢をどうふうに捉えているかという、あくまでもレトロな列車を存続させることが公共交通を存続させることにつながるのかどうかという、そこら辺の根源的な考え方を教えてください。

館都市整備部理事

現時点での市のスタンスとしましては、総合計画や総合交通戦略に記載しておるとおり、鉄道の支線路線の維持、これを一つの大きな目標に掲げてございます。鉄道の支線路線の維持に向けて関係者が協力していこうという中で、市として、先ほども何度も申しましたような、そういうハード整備に対する補助であり、あるいは駅前広場の整備等をやりたいということ、強く申し入れをさせていただいてございます。

そういった中で、ここに記載がございましたように、近鉄サイドとしては、次の選択という意味合いのそういったバスのところでも言及をされてございますが、現時点で、市として、その具体的な協議にはまだ入ってございません、具体的なところには。まずは、市の今の考え方というか、現時点での考え方、まず、この鉄道支線を維持するということに対して強く申し入れをし、市としてできることはこうなんだということ、何度も申し上げておりますので、代替輸送として、ここでは例えばという形でバスが書いてございますが、それについての具体的な協議にはまだ入っていないという状況でございます。

毛利彰男委員

廃線という言葉は。

館都市整備部理事

今のところ、その市のそういった関連計画の中で、廃線という言葉はまだ使ってごさいません。あくまでも鉄道支線の維持というふうな形で今のところは進めておるといふか、強くお願いをしているというところでごさいます。

毛利彰男委員

近鉄さんのほうの考えとして、廃線ということが選択肢にあり得るわけでしょう。そこら辺は、どういうふうにな近鉄さんは考えていらっしゃるのか教えてください。

館都市整備部理事

当然近鉄さんのほうにはそういった選択肢があるわけでごさいます。それだけではごさいません。いろんな選択肢があろうかと思うので、その中の一つにあろうかと思いますが、そこについても含めた方向性を来年8月に出していきたいというふうにな我々は受けとめてごさいまして、選択肢には、当然近鉄さんにはあろうかというふうにな思いますが。

毛利彰男委員

もうあと二つにします。

地元への説明会はなされているんですが、その説明会の中にも、近鉄さんから出されているバスへの転換ということもお話はされているのでしょうかということが一つ。

それで、もしそのときに説明されている資料、これがあればいただきたいということと、それから、分社化を進められ、かつ車両の補助が受けられるという予算化をするときのタイミングは、少なくとも来年の夏、近鉄が確固たる方針を出された後であるということを確認させてください。

館都市整備部理事

まず、沿線の自治会長様方への説明資料につきましては、議員政策研究会のほうへ提出をさせていただいた資料と同じものでご説明を、現状報告をさせていただいております。その中で、この近鉄からの回答については、従来から申しておりますように、車両更新に対する一定の運営補助がなければ継続できないということと、平成25年夏ごろをめどに方

向性を出したいという話を主体にご説明をさせていただいております。

バスのことについては、これは、言葉の中で例えばという形でそういう、当然廃線ということになれば、次は代替バスということになってこようかと思imasるので、そのあたりを特に強調してご説明はしてございませんけれども、そういったことも考えられるであろうという話はさせていただいているところでございまして、資料については、先ほど申しましたような議員政策研究会の資料でご説明をさせていただいております。

それから、先ほど車両の、タイミングと申しますのは予算のタイミングですね。

毛利彰男委員

議会上程のね。

館都市整備部理事

我々は、来年の夏に方向性が出て、それに対して一定の必要性があれば、その次の平成26年度の予算から何がしか必要な経費を計上させていただきたいと、そういう思いでございます。

毛利彰男委員

ありがとうございました。

豊田政典委員長

関連ですか。じゃない。

森 智広副委員長

先ほど委員の方々のご意見があったんですけれども、その分社化というところで少しお話をさせていただきたいんですけれども、4ページの近鉄の改善策の案として、「内部・八王子線の鉄道のまま分社化し、車両更新について公的補助を受けるだけでなく」という文言があるので、これは、基本的に近鉄としては、分社化して車両更新を受けるということがやはり継続の最低限の条件であって、それにプラスアルファ補助金は何ぼやという話にはなってくると思うんですよ。

となると、鉄道を継続するためには分社化が必要不可欠という理解でいいと思うんですけども、そうであれば、やはり、今の近鉄の状況で収支を改善しようという案が、今、11ページで出ていますけれども、例えば運賃を倍以上にしたりとか、2000人の追加の新規顧客を取り込まなければいけないという方策があるんですけども、これは近鉄のこの現状維持のままの数値であるので、やはり分社化が既定路線であるのであれば、分社化したときには幾ら運賃を上げればいいのか。何人追加になればいいのかという、やはり分社化のシミュレーションというのが必要になってくると思います。

正副委員長会議のときにも言わせてもらったんですけども、こういう意味で、近鉄というのは、もう分社化ありきの状況の中で、近鉄として子会社化のシミュレーションというのをつくっていないのかというのをもう一度確認させてもらっていいですか。

館都市整備部理事

ここにございますように、補助を受けるためには分社化が必要条件になってまいりますので、当然、近鉄でも認識しておるという中で、まだ私どものほうには分社化した場合のシミュレーションというものはいただいておりません。

森 智広副委員長

例えば、補助金の話はまだ先の話になるかもしれないですけども、今現状、近鉄内部・八王子線の収支データで、10ページにある、2億8000万円ほどの経常損益が出ていますと。

ただ、これは、今、近鉄でやっている状況の損失であって、子会社化したときに本当に幾らの経常損失が出るのかというのをやはり明確にしておかないと、運営費補助の話にも、まず入っていけないというところもありますし、営業収入でも、例えば、子会社化すると、運賃が四日市駅で切れるということ。運賃収入もふえる要素がある。あと、営業費用にしても、人件費が37人で、本社費含めて3億円はかかっていると。果たしてこれが本当に、子会社化したときに必要な経費なのかというところ、実際のこととはわかりませんが、やはりその部分を精査していかないと、本当の近鉄内部・八王子線の赤字というのが見えてこないと思うので、近鉄が、もしつくっているのであれば、子会社化した後のシミュレーションというのを、やはりこの場で皆さんにお示ししていくほうが、今後の

議論の展開としてはいいんじゃないかと思うんですけども、その辺は、資料の入手可能性などを含めていかがですか。

館都市整備部理事

もちろんこの委員会として必要ということでございましたら、近鉄に申し入れまして、必要な資料をお願いしたいと思います。それが、時間的な問題はどうかは、ちょっとまだ私も想像が付きませんが、それは当然、こちらの委員会での必要な資料でございますので、申し入れをさせていただきたいと思いますが。

豊田政典委員長

今の話、正副委員長での協議を少し補足しますと、我々委員会が、補助金について議論するために、まず、きょうありましたように、近鉄内部・八王子線近鉄の収支を確認すること。その上で、それから利用状況等を確認して、近鉄内部・八王子線、補助金を出す必要があるんだろうかという段階の1段階目、車両補助を出すべきかどうかということをごここで決めた上で取りまとめていかなければいけないと思うんですよ。市の推進計画には書かれているとはいえ、議会が議決したわけじゃないですから、まず車両補助について意見をまとめなければいけない。その上で12月のまとめ。運営補助については、まだ後の段階ですよ、やるかやらんかも含めて。

そのために、副委員長が言われた、車両更新補助を出すとすれば、分社化がセットですから、その場合のシミュレーションが必要だろうという話をしていましたから、次回へ向けて、近鉄からいろんなデータをいただいて、そのままのものがあれば一番いいし、データからシミュレーションの議論をしたいんですけども、いろんな条件づけによっていろいろ変わってくるというところですよ、悩ましいところが。そういった請求だったということです、今のは。まずは近鉄に当たってもらって、あれば出してもらおう。

館都市整備部理事

今の委員長のご指摘は、要は、まずは近鉄に当たって、出てくればそれに越したことはないですけど、いろんな条件設定があるので、私どものほうで他の事例とか、北勢線の実例もあるのはあるので、現状から推計するとか、そういったことを次の形としてやらせて

いただく場合もあるかと思いますが、まずは、近鉄にシミュレーションをしてほしいというようなお願いをしていきたいと。その後で、私どもでできる限りのことをいろいろ検討していきたい、そういうふうに思っています。

豊田政典委員長

ほか。

伊藤 元委員

車両更新にかかる費用についてのところなんですけれども、多分、今使用されておる電車を想定しての車両更新かと思うんですけれども、自走式の車両、例えばエンジン、ディーゼル、ヨーロッパのほうでは、結構高性能ディーゼルエンジンというのが開発されておって、環境にもいいよというふうに言われておるんですが、例えば、ディーゼルエンジンで走っていく車両、または、ライトレールのようなバッテリー車、そしてまた、今後、今から取り組みをされていくんではないかと思われま燃料電池等の環境面を考えた車両、そういうものはほかに何かあるかどうかよくわからんのやけれども、例えば、燃料電池のそういうものを取り組みをすることは、これからのことになって、国やそういうところの補助とか、そういうのにも大きく値しないんかなというふうに考えるんやけれども、その辺をちょっとどう考えるか、コメントを欲しいのと、できれば、ライトレールのような車両更新にしていくとどうなるかという資料もいただくとありがたいんですが、いかがでしょうか。

館都市整備部理事

いろんな車両、私もそこまで全部調べておるわけじゃないので、これは、以前から近鉄さんからいただいているデータをもとにつくらせていただきまして、今回も、これで今、どうだろうという確認をして、出させていただきました。原則としては、今の車両を今のような形でつくる、あるいは改修するという前提でございます。

今、新たな技術がたくさん出てきておりますので、そういう車両もいろいろとあるかと思うんですが、私どもが一つつかんでおりますのは、富山市のLRTの整備事業で、これも、実は議員政策研究会のほうに提出させていただいた先ほどの資料の12ページでござ

いますが、富山市の場合のLRTは、この12ページの事業費の内訳にございます。

これ、実は、もしLRTを引いたら幾らかかるのだというふうなご質問がございまして、それに対する資料であったわけにございますが、その事業費の内訳のところ、車両購入費が、富山市の8億円ということで、3編成、このLRTは前と後ろ、2両で1編成でございますので、2両で2.7億円というふうに何っております。このときは3編成の購入をしたということで、ついでに申しますと、このときの資料は、富山市の都心線では、約30億円の経費をかけて、約1km弱のところを軌道と車両を含めて整備されたという資料でございますが、今のところ、そういった他都市の事例と申しますか、そういったことは、ある程度調べられると思うんですが、あそこの近鉄内部・八王子線に合った形のものをということになると、ちょっと専門家のほうが設計したりなんかしてということになるのかと思いますので、他の事例で車両がどれぐらいかかるかといったあたりは、課の中で調べることはできるかと思うんですが、以上でございます。

伊藤 元委員

ありがとうございます。

他都市の事例をもっているいろいろと検討していくのはいいんやけれども、このいただいている資料というのが、多分かなり古いのかなと思うんですよ。日進月歩でいろいろと技術開発されていっておりますので、やはり最新の情報等も考えながら進めていく。そして、新技術の導入というのは、この際にやっぱり考えてはいかげなかなと思うんですよ。ちょっと存続していくことすら本当に大変な事業なんやけれども、そこをもう一つ大きく見て、新しい技術を導入して、話題を呼んでいくということも大事なことはないかなと。そういうところに新しくまた、その次のステップのほかの影響が出てくるのではないかなということもあるので、マイナスも考えながらプラスに転じる、大きな視野を持って、少しいろいろと、また検討していただけたらなということで、きょうのところはちょっととめておきます。

小林博次委員

資料の15ページ、近鉄の本線に直接乗り入れをした場合、幾らかかるかと、こういう質問をして、概算の答えが出てきたわけですが、総額約500億円はかかると書いてあるので、

これ、近鉄内部・八王子線を高架化しなくても、道路を高架化しないといけないという局面があるわけね。そうすると、同じように金がかかるわけで、その部分、道路を上げるとどのくらい金がかかるのか。これ、立ち退きとか大変な金額になるけれども、むしろ鉄道のほうを高架化させたほうが、金額的にははるかに安いやろうなというふうに思っているんやけど、そのあたりの資料を追加していただませんか。

館都市整備部理事

実際に幹線道路が幾つか交差をしておるんですけれども、現状で一番広いのは笹川通りの4車線が、今あります。それから、もうちょっと南へ行くと、海軍道路、あれも平面交差をしております、恐らくその間にもたくさんの区画道路と申しますか、生活道路もたくさんあって、踏み切りがあるわけでございますので、試算としましては、例えば、そういう幹線道路、そういうものを高架化、あるいは地下化した場合にどれくらいかかるかというところあたりでよろしいでしょうか。

小林博次委員

ここで論議をすると時間がかかるので、資料をください。だから、ケースが幾つかあるやろうと思うので、そのケースをつかんで、それからもう一つ、車両なんです、これ、1両1億8000万円かな。これ、国際的に見て、日本の車両は高過ぎるという批判の材料になっているわけやけど、このあたり、本当にそうなのということが疑問なんやわ。例えば、自動車メーカーに特注でつくれば、これも3000万円もあれば1両をつくってくれるので、一体どうなっているのかなと。そのあたり、もし数字がざっとつかめるのならつかんでもらいたい。

以上。

豊田政典委員長

じゃ、今の件、お願いします。

芳野正英委員

せっかく報告をさせていただいたので、理事者側には、前回ももう少し詳しい資料を渡

してあるので、トリガー方式の検討は、部内ではどうのことを考えておられるのか、お聞かせいただけますか。

伊藤都市整備部長

トリガー方式、ご提案というか、私のほうに資料をいただきましたので、私どもも検討していかねばいけないんですけれども、委員も言われていましたように、金沢大学ときには、大学と交通事業者という、割に明快な形でよかったんですけれども、私ども、この近鉄内部・八王子線の場合には、近鉄は近鉄でいいんですけれども、どういうところとやっていったらいいのかというところが、ちょっと私どもも今、悩んでおる最中がございますので、方策としては検討させていただこうというふうには思っておりますけれども、ちょっと今のところ明解にこれでいくぞという案を持ち合わせていないというのが実情でございます。

芳野正英委員

多分そのあたりが一番ポイントになるのかなと思うので、時間がないことでもあるので、当初は、私たち市も協定の相手方に立つということも考えていただいて、いずれ、例えば、自治会連合会とかそういう協議会みたいのができたらそっちへ移していくという形もあってしかるべきかなと思うんですが、来年夏までという時間内の中でいうと、一旦市と近鉄の間で協定を結んでいただいてということも考えていただければなという要望で終わらせていただきます。

石川善己委員

1点だけ資料をお願いしたいんですけど、車両更新の部分で、さっき伊藤元委員が言われたのと僕は真逆なんですけれども、つくることができるかどうかも含めて調べていただけたらと思うんですが、観光と絡めようと思うと、逆に僕は昔の車両のほうがいいのかと思うんです。今の車両間で移動できるものじゃなくて、昔の箱のままの、車両間で移動ができない、手動であけ閉めしていた、僕らが学生のときに乗っていた車両、これが今、つくることができるのかと、それだったら、金額的に幾らぐらいになるのかというのがわかればちょっと調べていただきたいんです。観光と絡めるんやったら、逆に古いほうがい

いのかなと個人的には思っているのですが、参考資料としていただけたらありがたいなと思います。

豊田政典委員長

資料請求ですが。

館都市整備部理事

一応この件につきましても、近鉄さんのほうに確認をしたいと思います。制度上、できるかどうかというのもあるかと思いますが。

豊田政典委員長

ほか。本日の資料及び資料請求も受け付けます。

毛利彰男委員

1分で終わります。コメントをください。

近鉄さんの収支状況、営業利益、収益で1442億円ですね。営業利益で256億円を出しているんですね。1400億円あたりのそういう収益を出している会社が、2億円の損益でこういう、泣きついているということは、これは、常識なのか、常識でないのか。市としてはどういうふうに考えていますか。

館都市整備部理事

私ども、今回要請した昨年12月の文書でも、鉄道事業については、一義的には、運営主体である近鉄さんのほうで存続していただきたいということを申しております。まさにそのあたり、これまでも近鉄さんのほうで、当然ずっと近鉄内部・八王子線だけをとれば赤字だったのかもしれませんが、全体の中で吸収をしてきていただいたわけですので、私どもとしては、そこをお願いしていきたいというのがまず1番の思いでございます。そこについて、私どもは、まだこの中で吸収してくださいという思いでございますが、近鉄さんのほうは、逆にいうと、だんだん収益が減ってきている中で、非常にもう維持が厳しくなったと。そこらあたりのいわゆる考え方の、見解の相違ということになるかと

思います。

毛利彰男委員

結構です。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

中川雅晶委員

ちょっと確認をさせていただきたいんですが、私も10ページの近鉄内部・八王子線の収支データの内訳について出していた中で、その前段となって、市の総合計画の中には、大上段としては、交通事業者と連携して公共交通機関の利用促進を図るとともに支援のあり方を検討し、持続可能な公共交通を実現しますと。特に経営内容が悪化している鉄道支援について、事業者に運営手法の見直しを促すとともに、事業継続に向けて支援等を行いますと。ずっと理事が言われていたことは、この部分をベースにして言われているというのは理解しているんですけども、今回のこの近鉄内部・八王子線の収支データの内訳を見て、市としては、近鉄が経営改善に向けて努力されていると評価しているのか、いやいや、まだまだそれは足りませんよというスタンスなのか、その辺だけちょっと教えていただけませんか。

館都市整備部理事

きょうの資料にも添付させていただきましたように、これまでも、これはサービスの低下につながることもあるかもしれませんが、人件費などは41人分、これも削減してきた。現状は37人ということでございますが、約半分ぐらいに削ってきているということもあって、いわゆる経費節減というところら辺では、企業さんでございまして、当然、民間企業としてのそういう努力はされてきているというふうには思っております。それを全く評価しないということではないかと思えます。

したいがままして、この赤字幅も、恐らく、多分そういった意味で縮小はされてきたんではないのかなと、昔と比べて、そういうことになるかと思えますが、私どもとしては、

そういう努力は当然評価はいたしますけれども、何とか利用者の、先ほど部長も申しましたように、いわゆる経費の節減というの、当然サービスの低下につながっていきます。今、ほとんど無人駅になってきております。そういったところからいくと、これ以上、そういったところの努力よりも、むしろ利用者をふやしていく努力を、これは市も協力をしていかなきゃならない、そこが一番の基本であろうというところでございます。

豊田政典委員長

他の委員の皆さんはどうですか。よろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、時間が正午を過ぎましたので、いろいろと意見をいただいた内容、次回に向けて資料請求もいただきました。それから、次回は8月30日ですけれども、あすは、話に出ていましたように、自治会連合会の皆さんから、周辺高校の皆さん、それで四日市市も同行されるということなので、近鉄に対して要望をされると。そのあたりの話も伺いたいと思うし、8月30日までの間に、それとは別に近鉄と四日市市の交渉があると聞いています。その報告もいただきつつ、さらに議論の論点を絞って議論をしていきたいと思っております。

ぜひ委員の皆さんには、もちろん会派代表で出てきてもらっていますが、会派でも議論をいただいて、答えを見つけて意思決定をしていかなければならないので、そのあたりも次回に向けてお願いしておき、きょうのところはこれまでとしたいと思います。本日のところはこれで終わります。どうもご苦労さまでした。

12 : 14 閉議