

総合交通政策調査特別委員会

（平成24年8月30日）

豊田政典委員長

皆さんこんにちは。

時間を過ぎました。これより総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

日置委員から少し遅れるという連絡がありましたのと、土井委員から欠席という連絡がありました。

それから、傍聴の方、10名以上が入られております。マスコミの方、市民の方、まだ資料配付の関係で整理票をいただいている方も見えますが、10名以上が入られております。

冒頭、CTYのほうから、本日の委員会の終始撮影を許可願いたいという申し出がありますが、これを認めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それから、新聞社のほうから撮影の申請が出ておりますが、認めていってよろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それと、一旦、休憩後、四日市市自治会連合会さんとの意見交換の日程調整をしたいので、休憩後の再開のときに、皆さん、スケジュールを持ってきていただけますか。今言っておきますので、よろしく願いいたします。

前回、8月20日以降、いろんなご意見がありまして、随分多く報道もされました。風雲急を告げているかなという情勢、雰囲気になってきておりますが、本日の進め方としましては、事項書のとおりですけれども、1番で、前回までに1回、2回で確認していただいた事項の確認です。その後、前回資料請求をいただいた内容についての説明、質疑を行った後に、3番目に、8月21日の自治会等からの近鉄への要望活動の報告。そして、その翌

日の8月22日には四日市市と近鉄との協議がされましたので、その報告及び質疑というふうにした後に、次回、11月まで飛びますので、最後に皆さんから意見をいただいたり、また、時間がありますので、資料請求とかを受けて、本日、閉めていきたいなど、そんな心づもりでありますので、頭に置いていただきたいと思います。

本日も、理事者のほうは都市整備部に入ってくださいしております。

それでは、いろいろと資料等を配りましたが、まず、一番最後のほうにスクラップがありますが、これは、前回以降いろいろ報道された内容の抜粋ですので、また参考に改めて読んでおいてほしいと思います。

じゃ、1番、事項書に入ります。

前回議論のまとめというやつと議論整理という2種類、それからもう一つ、今後の進め方における決定事項のまとめということで配っております。この三つについて説明をしていきます。

じゃ、まずホッチキスどめの、平成24年8月20日、特別委員会の議論のまとめ（概要）という資料ですが、事務局、ポイントだけ説明を願えますか。

栗田議会事務局主事

それでは、失礼いたします。

平成24年8月20日、総合交通政策調査特別委員会の議論のまとめ（概要）という資料につきまして、事務局よりご説明させていただきます。

まず、前回、お配りさせていただいておる資料なんですけれども、その中で協議事項となっておった事項につきまして、前回の委員会で確認がされたということですので、それにつきまして取りまとめをさせていただいておる資料でございます。これにつきまして説明をさせていただきます。

1番目としまして、委員会で取り扱う事項についてということですが、諸岡委員より、の総合交通政策については、特に明記をしておく必要はないのではないかという意見がありました。

決定事項といたしましては、の近鉄内部・八王子線の存続について、のコミュニティ・バスの新規導入の制度づくりについて、この2点について議論を行っていくということが確認されました。

では、次、5番の委員会の調査研究・活動事項についてでございますが、こちらにつきましては、正副委員長案として、路線の存続に絞って調査、議論をする。路線の歴史、分科会での議論は省略をする。その過程で必要がある場合に下記手法を採用することを議長に申し入れる。下記の事項としましては、市民説明会、公聴会、沿線学校、自治会との意見交換、維持活用案に関するパブリックコメント、方針決定、具体的維持存続活動、近鉄との意見交換、交渉。これが提示されまして、決定事項となりました。

続いて、6番の調査研究事項についてでございますが、決定事項としましては、まず、調査研究事項につきましては、存続アイデアの議論、補助金支出の議論、市民と行政が努力していく部分と、大きく三つに分けられるのではないかというふうな説明がございました。

これにつきまして、決定事項ですが、第2分類の補助金の支出の議論、第3分類の市民、行政の存続努力などを中心に議論し、第1分類の存続、アイデアの議論については、必要に応じて議論していくというふうな形で決定がされたということでございます。

最後の7番の近鉄への質問、意見聴取、近鉄との意見交換についてでございますが、こちらにつきましては、正副委員長案としまして、近鉄に対しては、調査研究に必要なデータの請求は四日市市を通じて行う。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ということが決定事項として上げられました。

以上で説明を終わります。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

それで、今、説明をいただいた前回決定以外、前々回に決定された内容について全てまとめたものが三つ目に、ホッチキスどめにあるやつです、2枚紙の。1番から、報告事項もありますが8番まで、またお手元に置いておいていただければなということで、全部まとめたやつを配りました。

それでは、今のは既に確認された事項ですが、あわせて、二つ目に配りました総合交通政策調査特別委員会8月20日議論整理という資料を見ていただきたいと思います。これは、前回、前々回の議論を振り返りまして、私なりに頭を整理しようということでまとめ

たものですので、少し説明をお聞きいただきたいと思います。まず、1番上、近鉄株式会社の選択肢としては七つぐらいに分類できるんじゃないかというふうに思います。平成25年の夏までに方針が決定されるということですが、1番から7番です。

二つ目の四角のところは、前回8月20日の議論の中で、いろいろと現状確認であるとか、質疑応答であるとか、資料請求をいただきました。現状については、そこに記載したように、車両補助に関してですが、第1次推進計画に記載はしてある。

2番、合意がされれば、平成26年度当初予算に計上するという四日市市の現在の考え方であると。議会の議決はもちろん必要なんですけれども、そんな現状であることが確認された。

質疑の中では、抜粋ですけれども、毛利委員、中川委員から、近鉄全体の収支状況であるとか、あるいは、近鉄内部・八王子線の経営改善努力についての市の認識等についてやりとりがありました。我々としても、僕の印象ですけど、収支の数字は出されたんだけど、それをもって判断するにはまだ至っていないけれども、皆さんからこういった切り口がまず提示されたということをおききたいなということで書かせてもらいました。

資料請求としては、後ほど説明をいただきますけれども、車両補助に関して、車両補助を受けるには、まず、5)ですけれども、分社化が必要ですから、そのシミュレーションの資料請求をいただいたのと、それから、6)は、車両更新費用に関する資料請求として、標準軌に変えた場合にどうなのか。また、自動車メーカーが車両をつくった場合はどうか、それから、かつての旧車両にモデルを戻した場合にどうだろうか、そういった請求もいただいて、車両補助に関する資料請求があって、これから議論していくのかなという、していかなければいけないなというところで、一定の車両補助についての議論が大きくあったということ整理してみました。

一番最後は、今後の論点ということで書きました。当委員会として、これから、そもそも近鉄内部・八王子線に補助金を出すことの必要性や是非については、当然頭に入れて議論していく必要がある。

そして、第2段階、それを是とするならば、車両補助についてどうだろうかということ。それから、平成24年12月いっぱいということを決めていただいたので、第1次の委員会意思をどのような形で、どのような内容にしていくかという議論をこし中にしていかなければ

ればいけないのかなということであります。

補助金の必要性、是非については、どのタイミングでというのはまだわかりませんが、常に頭に置いて議論していく必要があるだろうと。まずは今年12月の委員会意思というのをつくっていかねばいけないということ、そんな整理をさせていただきました。

ここまでのところ、これからのきょうの議論も関係あるので整理をしてみました、何かご質疑、ご意見があれば聞いておきますが、よろしいでしょうか。

小林博次委員

これ、ずっと見せてもらったんやけど、ナンバーが振ってあるともの言いやすいんやけど、総合交通政策調査特別委員会平成24年8月20日議論整理と書いてある中で、例えば、廃線と書いてあるんやけど、近鉄の選択肢、これは廃線が提案されているんですか。これは何を整理したんですか。近鉄はこういうことを出してくるやろうということを推測したわけ。

豊田政典委員長

そうです。

小林博次委員

でも、勝手に推測せんほうがええと思うんやけど、ちょっとこの提案、ここに書いてある趣旨が理解しにくいので。

豊田政典委員長

考えられる近鉄の選択の種類を書いたまでです。

小林博次委員

考えられるって、廃線と言わんかもわからんやない。

豊田政典委員長

もちろんそうです。

小林博次委員

だから、こういう表記の意味がちょっと理解しかねた。その辺はよくわからなかったの
で。

豊田政典委員長

深い意味はないといえませんが、あり得る選択肢ということで、頭の整理で書い
たに過ぎないと思ってもらえば結構です。もちろんそんな意思表示は受けていないと理解
しています。

小林博次委員

理事者にちょっとお聞きしたいんですけど、これ、廃線というのは提案されているんです
か。あなたのところのこの前読んだ文章では確認できなかったけど。

館都市整備部理事

この前の文書でご説明いたしましたように、車両更新とかの補助だけでは存続できない
と、運営費補助がなければ、鉄道という形での継続は困難であると考えているという表現
がございました。それが廃線というか、その先にはそれがあるかもしれないです。ただ、
まだ廃線しますという形では書いてございませんが、その先にあるものというふうに捉え
てはおります。

豊田政典委員長

ほか。

毛利彰男委員

非常に重要なポイントなんですよね。前々回でも言いましたね、僕のほうからも。廃線
という言葉が全然出ていないんだけど、これについてはどう考えるかと言って、今、
いみじくも館さんが答えたように、廃線という言葉を使っていないけれどもという、だか
ら、そこをこちらが廃線なのかなんていうことを考えてはいけないと思うんですよ。だか

ら、そういう意味で小林委員さんも言われたと思うんですけども、委員長さんも、これ、廃線ではなしに廃線かとか、クエスチョンマークをつけるとか、そういう表現にしないと、こちらも廃線という言葉も、近鉄さん自体も使っていないのに、この委員会の中で廃線ということ、あるいは理事者もそういう言葉を、やっぱり使うということはやめたほうがいいんじゃないかなと思いますね。近鉄さんがそうやっておっしゃったなら別ですよ。言っていないということを確認しましたよね、この前。言っていないでしょう。ちょっともう一遍確認をさせて。

館都市整備部理事

廃線ということはまだ決めているわけではありません。

毛利彰男委員

だから、それに乗っていかないようにさ、こっちも。これ、交渉事やでさ、これからの話は。やっぱり社会的責任をきちんと果たしてもらおうという意味を行政もしっかり言っていないと、ちょっと先走ったことを言うかもしれないけれども、補助金の問題とかそういう問題になってくると足元を見られちゃうから、交渉事だと思うので、やっぱり社会的責任を果たしてくださいということでどんどんこちら強い気持ちでいかないと。

だから、この前の質問でも、256億円の営業利益の中で3億円の損失という、それで、お話をされていることは、本当に社会的責任を果たすという気持ちが近鉄さんにおありかどうかということ聞いたわけですね。だから、理事者としても、館さんの、近鉄さんとの交渉の中では強い言葉で言っていたということ、少し安心していますけれども、将来を見越すと、やはりこちらが弱気じゃなくて、腰砕けにならないように、しっかりと社会的責任を従来どおり果たしてもらおうと、その上でも寄附をというそういう話になってくると思うので、しっかりと交渉をお願いしますわ。我々、交渉をするわけじゃないので。だから、そういう意味では、廃線ということを表に出さないように、余り。

諸岡 覚委員

関連していいですか。

廃線という言葉がどうかというのは、私はそんなに今、ここに書くこと自体がどうかっ

ていうのは余り問題じゃないかと思えます。

ちょっと確認なんですが、近鉄さんが、いわゆるバスに転換して云々というご発言をされたというふうに伺っていますけれども、これは、いわゆる電車の廃線ではないんですか、バスにかえることは。私は、バスに変えるというのは実質廃線だと思っているんですが、逆に言うと、バスなら廃線じゃないから、廃線じゃなかったらいいよという考え方なのか。今の理事者のご発言だと、近鉄さんは廃線に踏み込んだ形でもないというご発言だったけど、ということは、バスに転換するということは、廃線ではないという認識でよろしいんですね。

館都市整備部理事

きょうちょっと、8月21日に要望に行ったときの資料をつけておりました、そこにもちょっと書いておりますので、後でまた詳しくはご説明させていただきますが、どうも近鉄さんのこれまでのお話ぶりを聞くと、バス専用道にすることは廃線ではないというような捉え方をされておるような節がございます。私どもは、それは、バスにかえるということは廃線だということじゃないんですかということをおっしゃっていましたが、どうもそのあたり、そういうふうな言いかえというのか、そういったご発言がこの間ございました。後できちっとご説明をさせていただきます。8月20日ときの新聞記事を配付しておる中でその部分が出てまいりますので、お話をさせていただきます。

豊田政典委員長

ほか、ありますか。

(なし)

豊田政典委員長

今、小林委員、毛利委員から指摘をいただいた部分、理事者じゃなくて私がつくったものですから、私の言葉が足りなかったということで修正をさせていただきたいんですけど、公文書で残りますので、タイトルとして近鉄の選択肢というと、近鉄が提示したようにも読めますから、そうじゃなくて、近鉄の選択肢として想定できる可能性みたいなことで修

正させてもらえたらなと思いましたが、いかがですか。いいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

もう一度言いますが、タイトルを加筆願いたいんですが、近鉄の選択肢として想定できる可能性というふうに文書自体を修正させていただきます。言葉足らずで失礼をいたしました。

こういったいろんなこの先の可能性があるということは頭に置いていただいて、これから議論をしていただきたいという趣旨であります。

それでは、前回までの整理ということで、皆さん、頭に置いていただいた上で、もう一度流れについて言いますが、1番は終わりました。2番に行くんですけど、まずは、前回請求いただいた資料について説明、質疑ということをやりたいと思います。その後、8月21日、22日の報告、質疑を行いたいと思います。

じゃ、まず資料についてですが、4枚目にあると思いますが、第2回特別委員会時における資料請求項目と進捗状況についてということで、ほぼ6点、請求をいただいたと思っております。

それじゃ、準備できた概要について、都市整備部から説明をお願いいたします。

山本都市計画課長

都市計画課の山本でございます。

それでは、お手元の資料に基づきまして、先にご説明をさせていただきます。

まず、分社化したときの赤字額及びその際の必要となる運賃増額、利用者増のシミュレーションについてということでございますが、このシミュレーションに関して、近鉄に資料の提供を依頼しております。その際に、近鉄側のほうからはBRT、バス高速輸送システムのシミュレーションと一緒にあわせて提出したいとのことで、少し時間がかかるので、次回以降に提出させていただきたいと、そのように考えております。

番目、三岐鉄道北勢線における無料駐車場の状況についてでございます。これは資料が整理できましたので、後でご説明をさせていただきます。

そして、 番目、特殊狭軌線を標準軌に変えて、近鉄本線に乗り入れるケースにおける道路を高架した場合の概算事業費、これについても資料が整理できましたので、後で説明をさせていただきます。

そして、 番目、車両更新費用、新造で1車両当たり1.8億円がかかるという整理になっておりますが、高過ぎるため、自動車メーカー等に確認したらどうかというご意見を頂戴いたしましたので、今、自動車メーカーさん1社のほうでご検討いただいております。

そして、 番目、手動で扉をあけ閉めできるような車両をつくることはできるのか。そして、その費用はというところでございます。これについても近鉄さんのほうに確認いたしました。扉のロックがかかる形式等をすれば、乗客が手動であけるとかという装置はあり得る、できるということでございます。そして、その外装やら、そのような装置をつけることによって、若干の増額にはなるだろうけれども、レトロ調にすることも外装を少し工夫するだけのことですから、そんなに大きく増額になる要素ではないというふうに伺っております。

そして、 番目、他市町村で赤字路線を再生した事例はないかということで、今、ちょっと調べております。和歌山電鐵さん等、猫駅長とかという形で全国に知れわたっている和歌山電鐵貴志川線のあたりもあります。これについて調べさせていただいて、また全国的にないかちょっと調べて、次回以降にその資料を提出させていただければというふうに考えております。

それでは、引き続きまして、第3回資料としてまとめさせていただいたものをちょっと説明させていただきます。

まず、1ページをごらんください。

三岐鉄道北勢線の無料駐車場の記述でございます。三岐鉄道北勢線には全13駅があるんですが、そのうち9駅に無料の駐車場が設けられております。全線で512台分の駐車場がございます。この無料駐車場につきましては、全て三岐鉄道さんに譲渡されて以降に設置されたもので、用地については、沿線市町さんのほうで準備され、そして、その舗装等につきましては三岐鉄道さんでされておるということでございます。

続きまして、2ページのほうをごらんください。

三岐鉄道北勢線の輸送人員データでございます。平成15年度まで近鉄さんで営業されて、その後、三岐鉄道さんで営業されての利用者の推移でございます。近鉄線から三岐鉄道北

勢線として、別会社となっております。そのために料金体系が異なり、運賃が打ち切りになるという形での影響がありまして、平成15年度には、乗降客数が減っております。この際には、実際のところ、後に続いて利用者減少が続いておりますが、リーマンショックやら、鳥インフルエンザというような社会的動向もありますので、あながち運賃だけではないということだろうと思います。

増加の要因としては、先ほどの無料駐車場の整備やら、列車の増発、そして、駅を再配置されたということも大きいところであろうかと思えます。そして、七夕電車などの各種イベントをされて、沿線の生徒さんや住民の方々への利用促進策もそういう要因であったのだと思えます。

ただ、このような無料駐車場等がどれだけはっきりしたかというところは明確なデータがないというのが現状でございます。ただ、星川駅や蓮花寺駅については、常時車が埋まっているなど、一定の効果はあったというのは確認できているというのが現状だということでございます。

そして、3ページに移らせてください。

前回の第2回のときに特殊狭軌線を標準軌に変えて対応していくのにどうかというところの資料を出させていただきました。その中で、当然平面交差になるところは道路を上げるケースもあるだろうというところがありましたので、そのシミュレーションをやったものでございます。

近鉄内部・八王子線につきましては、踏切は全部で39カ所ございます。そのうち、内部線に該当するところは35カ所ございます。その中で幹線道路は、でき上ってはおりませんが、千歳町小生線、そして、日永駅の北側を通ります市道日永東日野線、そして、市道子酉八王子線、通称笹川通りでございます。そして、都市計画道路の塩浜波木線、いわゆる海軍道路でございます。そして、県道三畑四日市線、旧国道1号線でございます。このあたりのところが幹線道路、そして、そのほかに市道として幅員の狭いものが30カ所ございます。

そして、2番目になりますのは、八王子線の区間におきましても、都市計画道路の泊鶴線がございます。中川原通りと呼ばれる通りでございます。そして、そのほかに3本の市道がございます。

そして、前回のほうでご説明させていただきました近鉄本線に高架で乗り入れる場合の

概算予算というのは、前回で示させていただきました300億円ほどかかるというところでございます。

そして、高架する箇所がありますので、その全線を合わせて計算していきますと、219億円程度かかるという形でございます。ちょうど千歳町小生線につきましては、交差するシミュレーションをやっておりましたので、概算費用として51億円かかるというところが概算費用として算定しておりますので、その辺を、道路幅員にあわせて案分させていただいて219億円という費用を出しております。

それで、この6路線以外に、あと33の一般市道がございますので、概算費用としては519億円近くなるのではないかというふうな、概算費用でございますが、推定をいたしております。

ひとまず以上でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

6項目のうち、本日は2項目について資料を出していただいたのと、 番については、文書と口頭で説明がありました。

じゃ、この資料請求の部分についてご質疑、ご意見があればここで伺いたいなと思いません。

いいですか。よろしいですか。

小林博次委員

3ページで示していただいた、近鉄内部・八王子線を高架にすると500億円ぐらいかかるというような話があったよね、前に。しかし、実際に今計画があるのは、鉄道じゃなくて道路をアンダーで通すと、ここで千歳町小生線219億円と書いてもらったわけやけど、そうすると、これ、補助はどんなことになっているのかわかりませんが、高架する場合。例えば、道路を上げるときの工事が幾らなのか知らんけど、近鉄で高架する場合の補助がどうなっているかわかりませんが、もう少しその辺を精査していくと、むしろ近鉄内部・八王子線のほうを高架して近鉄本線に接続して、全体を高架する必要はないと思っているんやけど、この部分だけ高架をすれば十分かなというふうに思っているんやけど、そ

の辺の考え方やけど、行政側、何か考え方はないの。

館都市整備部理事

これはあくまで、全て一つ仮定の話ではございますけれども、通常鉄道を高架するのか、道路を高架するのかといったときに、まちづくり全体のことを考慮すると、やはり鉄道が上がったほうが、まち自体が、当然道路が上がってしまうと、人の行き来の際に坂を上ったりおりたりしなきゃなりませんので、まちづくりという観点からは、やっぱり鉄道を上げたほうが望ましいと思いますし、通常それが、まず、やる場合であれば、それを選択しなきゃならないだろうなという思いがございます。

今回、委員からいろんなご提案をいただいて、前は近鉄から確認した、鉄道を高架化でいった場合の経費、それが全部含めて500億円あったわけでございますね。今回は、鉄道は下のままで幹線道路だけ高架した場合、これもやっぱり500億円を超える形になるということであれば、当然鉄道を上げたほうが市民の生活にとっては望ましい形態、まちづくりにとっては望ましい形態になるであろうと、そういうふうに思われます。

小林博次委員

そんな話を近鉄としたことがあるの。

館都市整備部理事

現在そこまでの議論は行っておりません。まずは鉄道の存続のことについて一生懸命協議はしておるわけでございますが、鉄道を高架するというところまでは、まだそこまでは具体的な協議をしてございません。

小林博次委員

これ、質問からずれるけど、だけど、存続をさせるために本線乗り入れを図ったほうが廃線しにくいのではないかという考え方があるよね。だから、そういう趣旨の交渉がなかったのかなというようなことです。

終わり。

豊田政典委員長

ほかにいかがでしょうか。質疑、ご意見。

森 康哲委員

三岐鉄道北勢線の無料駐車場の資料を用意していただいております。

この無料駐車場とか、また利用状況を見ますと、費用対効果というのはどんなものなんですかね。これにかけた費用に対しての効果、どのように判断されているのでしょうか。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

三岐鉄道さんを含めてこういう資料の提供はお願いしましたが、実際、明確にデータをとっているわけではありませんので、費用対効果という数値になると、少し難しい点があるかと思えます。

ただ、一定の歯どめみたいなものにはなっているという認識はとれるのではないかと、うふうには考えております。

森 康哲委員

一定の歯どめということなんですけれども、飛躍的に、じゃ、収益が改善したのかどうかというところまではわからないということではよろしいでしょうか。

山本都市計画課長

この2ページのデータを見ていただいてもおわかりいただけるかと思いますが、近鉄でやっていた平成13年度ベースまでもまだ戻っていない、平成14年ベースの数字まで戻っていないという数字がございますので、委員の言われるとおりかと思えます。

森 康哲委員

その資料にも書いてあるんですけれども、料金体系が変わって、値上げになったから利用者が減ったというマイナス効果を歯どめすることはできたのかなという程度なのかなと思うんですけれども、それでよろしいでしょうか。

山本都市計画課長

ある一定の逸走について、お客さんが逃げられる分を、駅前に駐車場をつくるということで一定の歯どめにはなっただろうとは思いますが、申しわけありませんが、やはり詳しい資料がございませんので、その程度だろうと思います。

森 康哲委員

この料金体系が値上げになることによって通学定期や通勤定期も値上げになっていると思うので、その辺の、もし資料があれば、また用意してほしいんですけども。

豊田政典委員長

じゃ、関連。

森 智広副委員長

少し三岐鉄道北勢線の収支分析をしておったんですけども、議員政策研究会総合交通政策分科会のおきに出された資料で、人員と収益の表がありまして、実際その近鉄の最終年度って、運賃収益が2億5000万円だったのが、直近平成22年度は3億5000万円で1億円はふえておるということになっているんです。この資料を出していただくとわかりやすいのかなと。人は減っておるけど、運賃体系が変わったことによって1億円の増、40%の収益増になっているという事実がありますので、この資料がわかりやすいかなと思います。

豊田政典委員長

じゃ、あわせて答弁、資料の請求がありましたけど、どうでしょうか。

館都市整備部理事

じゃ、近鉄から三岐鉄道のほうに譲渡された前後の料金がどのようになったかという比較表を整理して、次回お示しできると思いますので、させていただきます。

それから、今、副委員長からご示唆をいただきましたけれども、もしお持ちであれば、議員政策研究会総合交通政策分科会の4月10日の資料の9ページでございますが、お持ち

はないでしょうか。もしあれでしたら、次回また、この部分もあれですが、今、ご指摘いただきましたように、運賃を上げたことによって利用者は減っておりますが、収入は平成14年度で2億5500万円、これは近鉄時代です。平成15年度が、三岐鉄道に移った後で2億8300万円ということで、約3000万円弱、利用者は減っておりますが、運賃が上がったことによって収入はふえてございます。

その後徐々にふえていって、3億6000万円ぐらいをピークに、今、横ばい状態というふうなことで、ただ、これは次回にその分もさらにお示しして、ご説明をさせていただきます。

豊田政典委員長

ということで、次回に準備していただくということによろしいですね。

ほかに資料請求の内容について、出たのは3件ですけれども、それ以外でも結構です。

小林博次委員

この車両の更新費用が1両1億8000万円と。普通の乗用車の会社であればもっと安いやろうという質問をしたら、今、積算してもらっておると言ったのかな。積算をしてもらわなくても、デュアル・モード・ビークル、これは車道を走って線路に乗り入れていく種類のバスなんやけど、これが大体1両3000万円ということなんだね。だから、高いほうの話ばかりで車両更新ができないとかいう雰囲気があるんやけど、きちっと自動車会社と契約すれば、極めて安い車両が製造できるんやないのかなと思っておるんやけど、その辺はどうでしょうね。

山本都市計画課長

ご指摘いただきましたDMVにつきまして、確かに北海道のほうで実証実験がされていた車両について、10人程度乗られる車両という形で実験はされていた。その実験モデルに関与された企業さんのほうに、今、ご協力いただけないかという形でお願いをして、近鉄内部・八王子線のほうで利用できるようなやつは幾らぐらいになるだろうかというお願いは、今、したところでございますので、そのうちに出てくると思いますので、次回のときにはある程度のお示しできるんじゃないかというふうに考えております。

小林博次委員

ここに資料があるんですけど、例えば、日産自動車が28人乗りやと500万円、65人乗りで、これも日産自動車で1600万円。三菱自動車が57人乗りで4000万円、国鉄が96人で1億3000万円。こんなことが書いてあるんやけど、だから、車両を安くつくろうと思えばできているはずなんやね。それを廃線にしていく鉄道は、車両が高いとか、線路の維持管理がどうたらこうたらと言って、いつももうけの少ないところを切り捨てていく。これが日本の私鉄なり、JRの体質なんやな。そのままはいはいと言ってやっていると廃線の憂き目を見るので、本当なら、電気と一緒にやけど、レールはレールで引いてもらうような独立した会社だと、それを運営していく会社と、まけてもらうと、もっとこういう種類の廃線問題は出てこないんやけど、その辺に強い抵抗感を感じるんやけど。

バスなんかでも、もうかるところは自分たちで独占したままやるし、もうからんところは、もう切り捨てて市に押しつけてくる。これが実態なの。これでは興行コースにはならんので、やっぱりそのあたりを踏まえて、国、県に対しても、公共交通機関って何なんやということをもう一回きちっと申し入れして対応してもらいたいなと個人的には思うんやけどね。

豊田政典委員長

次回に資料、改めて出してもらいますが、小林委員、よければお手持ちのデータも参考にしておいていただければありがたいなということをお願いしておきます。

ほかにどうでしょうか。今回の資料についてはよろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、資料の説明、質疑はこのあたりにしておきまして、次、資料もつくってもらいました。次の項目、8月21日に自治会等が近鉄への要望活動を行った際に協議をされた、その内容の報告。

あわせて、翌日8月22日に四日市市と近鉄が協議をされたので、その報告をお願いした

いと思います。

館都市整備部理事

それでは、きょうお配りした資料の4ページからごらんいただけないでしょうか。

4ページに、8月21日に連合自治会長さんを初め、要望に行っていたいただいたときの、ちょっと簡潔にまとめさせていただいております。これに基づきまして、ご説明をさせていただきます。

日時は8月21日の11時からということで、近鉄の本社のほうへ参りました。

要望者ということで、高野連合自治会長、四日市市自治会連合会全体の会長さんであり、かつ日永地区の連合自治会長さんでもございます。それから、常磐地区連合自治会の稲垣会長、四郷地区連合自治会の若尾会長、それから、内部地区連合自治会の原田会長と、それから、鈴鹿市のほうからは鈴鹿市の自治会連合会の北川会長。それから、高校のほうの代表として、県立四日市南高等学校の田中校長さん。田中校長さんは、北勢地区の高校のPTAの連合会からの要望書を携えて行かれたわけでございます。

市のほうとしては、私と、あと都市計画課の職員2人が同行をさせていただいたということでございます。

相手方は、近鉄本社の鉄道事業本部の企画統括部営業企画部の福鳥部長さん、それから、こちらのほうから名古屋輸送統括部、四日市市のほうから向こうへ行っていただいたんですが、こちらの運輸部の都司部長さん、その他担当者の方も控えていらっしゃいました。

内容としましては、存続の要望をしていただいたわけですが、自治会連合会からの要望書を次のページにつけさせていただいております。

小林社長さん宛てに近鉄内部・八王子線の存続を求める要望書ということで、右のほうに、四日市市自治会連合会長としての高野さんと、それ以下、常磐地区、四郷地区、日永地区、内部地区に関連する地区の連合自治会長さん、それぞれのお名前と印鑑を押させていただいて行ったということでございます。

ここの文章の中には、これまでの近鉄内部・八王子線が非常に重要だということを含めて書いているわけですが、特に、今後高齢社会に行くということ。それから、現時点でも学生にとってかけがえのない足になっているといったようなことを記述しながら、さらに、一番下の欄にございますように、自治会としてこれまで以上に利用していくよう

な取り組みも我々としてもやっていくと、そういったことも宣言されながら、路線の存続の要望をとということをお願いしていただいたというところでございます。

戻っていただきまして、こういった内容で、まず手渡しをそれぞれしていただいたわけですが、その際に、いろいろと報道されてございますが、近鉄のほうからいろんな発言があったということでございます。

近鉄の発言要旨の1点目でございますけれども、まず、これまでは、内部補助と書いてございますが、ほかの路線での黒字でカバーをしてきたわけですが、年間3億円の赤字をこのまま維持していくのは難しいので、存続が非常に厳しくなっていると。赤字額の行政による全額負担が必要になってくるんだという言い方。

それから、2点目に、廃線ありきで考えているわけではなく、将来にわたり持続可能な輸送形態に転換する必要があると考え、BRT、バス高速輸送システムへの転換を進めたい。これは、いわゆるバス専用道にするということですが、その際、道路整備とかバス購入費などに約25億円から30億円はかかるということで、これを行政で負担してもらえれば経営ができるといったような趣旨の発言がございました。

それから、近鉄としては、BRTへの転換か、存続する場合は行政による赤字負担が必須ということで方向性は出していると。ここがちょっとあれなんですけど、よって、あとは市が方向性を決めることを待っている状況であるというふうな発言がございました。

これに対して、私どもとしては、これまでどおり近鉄として路線を維持してほしい旨のお願いをしております。そのために、国の補助スキームにのった車両更新への補助や駅前広場の整備による利用促進策を図ることで支援していくということを行っているということを再度申しております。

それから、このBRTという話は、前回お示しした近鉄からの文書の中に、例えばという表現で、例えば、現在の線路敷をバス専用道化して、バスによる新しい交通施設に転換することなど、幅広く検討を進めていく必要があると思われましてという表現が近鉄からの文書の中にあるわけですが、私どもとしては、それは一つの選択肢であるというぐらいの認識でございますし、そのバスの、先ほど、これは廃線かどうかといった話がございましたが、バスに変えるということは、イコール鉄道をなくすことですので、廃線ということに間違いございませんので、そういったものの協議には、具体的にのっているわけではないということその場でも申し上げたところでございます。

4点目にありますように、BRTに転換するかどうかというのは近鉄の経営方針にかかわることをごさいます、それを市が決めることではないということも話をしてまいりました。

それから、5点目として、赤字負担があれば路線を維持できると言われていたが、そのようなことは誰にでもできることと、公共交通を担うものとしての責任を果たしていただきたいということ、強く申し入れしております。

それから、自治会代表者、あるいは高校代表者の方の発言要旨として、その場で初めてこの話を聞いたということ、何とも言えないと。あくまでもこれまでどおり鉄道としての路線を維持してほしいということ、強くお願いしてきていただいております。そのための利用促進を市民としても頑張るんだということ。

それから、バスへ転換と言われても、朝のラッシュ時に対応できるのかといった輸送力の問題、運賃の値上げも懸念されるといったようなことも連合自治会長さんのほうからも言っていたというところがございます。

そのときのやりとりは、まず、近鉄さんと、あと自治会長さんたちの中でのやりとりは、その場には記者は入りませんでしたけれども、その後の会談の後に場所を別に変えて、そこで当日、2社の新聞記者さんが来ていらっしゃいましたが、その同じような内容を発表したということがございます。

近鉄さんのほうから公のところに、私どもは内々の協議の中でそういった方法もあるということは承っておりますけれども、近鉄さんとしてバス専用道にしていきたいといった旨のことを公のところでお話しされたのは今回が初めてであるというふうに認識してございます。

これが8月21日のやりとりのご報告でございますが、8月22日には、もともと予定もしておりました。特別委員会でご請求いただいた資料を依頼しなさいけませんので、翌8月22日に、再度私どもと近鉄と協議をいたしまして、まずは、特別委員会でご依頼をいただいているそれらの資料についてお願いいたしました。その中の結果は、きょうご説明したような形で、すぐに出していただけるものと、少し時間が必要なもの、それは整理をされたわけがございます。

それから、再度、私と、向こうの相手方の福嶋部長とで前日のやりとりの確認をいたしまして、私ども、先ほど申しましたような形で、私どもは、まだバス専用道のことについて

ては、これは廃線ということの前提になってくるわけでございますので、正式な協議の場にのるつもりはないと、思っているわけではないということをごきちんとして申し上げたということと、それから、市がその方向性を決めるものでもない、どちらにしていこうかということについては、近鉄さん、あるいは協議の中で決まってくることであって、市が決めることでもないということをご再度強く申し上げたところでございます。

それについては、両者の見解の相違というのが、相手方、近鉄サイドは、市にそれをしてほしい。負担も含めてということでございますが、そう言ったと。我々は、それはまだ協議の場にのっていないと。そこは見解の相違です、まさしく。ですから、今、そういう状況だということふうにご報告させていただきたいと思っております。

あと、資料のほう、6ページ以降にそれぞれ、8月21日の要望の内容と、それから、その後も各社さんからいろいろと取材を受けております。それらの内容で、それぞれ各社さんが記事を書いていただいておりますので、その内容を全て一応添付させていただきました。

内容については、11ページぐらいまでがそのやりとりの内容でございますし、12ページには、四日市南高校と海星高校の学生さんたちが、廃線問題について両校の生徒で協力し合って存続活動をしていくといったような力強いこういった記事も出ているというところでございます。

それから、きょうは、そのほかはその後の取材等で特集を組んでいただいている報道機関もでございますので、それらを全部添付させていただいたということでございます。

以上でございます。

豊田政典委員長

報告をいただきました。

いろいろ報道されておりますが、改めて公式に四日市市のほうから当委員会の説明を受けたということでもあります。

いろいろご質疑等はあると思いますが、ちょっと休憩をとりたいと思っております。40分再開で休憩をいたしますが、冒頭に述べたように、スケジュールを持って集まってください。

じゃ、休憩します。

14 : 30 休憩

14 : 40 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

休憩前に報告のあった内容についてのご質疑、ご意見を出していただきたいと思います。

加藤清助委員

4ページに近鉄に行かれた概要の近鉄の発言要旨というところの説明をいただいて、それと関連することでお聞きするんですけど、その発言、近鉄要旨には、三つ目のぼつに、近鉄としてはBRTへの転換か、存続する場合は行政による赤字負担は必須ということで、方向性は出しているというふうに言っておるんですね。ことし1月の田中市長宛ての文書にも説明があったように、近鉄は、四日市市に対して平成25年夏ごろを目途に基本的な方向を打ち出すというふうに言っているんですね。この変化。

驚いたのは、近鉄のホームページのお知らせというので全国に発信しているんですけど、自治会さんだとか高校が要望に行った3日後にお知らせというのを掲載して、そこには、さっき言ったように、もう近鉄としては、具体策としてBRTを四日市市様にご提案していますと。公的補助をお願いしたいと考えている。近鉄は、最後に、四日市市様に対して、当社のこの提案を検討いただいて、来年夏までに四日市市が方針を固めていただくようお願いしておりますというふうなお知らせページを掲載しておるもので、これは何か、僕らが聞いていたのは、平成25年の夏に、近鉄がどうするか基本的な方向を表明しますよと聞きながらきたわけですけど、この時点に及んでは、近鉄がもう突っ走っておるというふう

に受けとめざるを得ないんですけど、そこの行政の認識を。

館都市整備部理事

私もその内容がホームページに掲載されてすぐに相手方に電話を入れまして、これは違うじゃないかと強く抗議を申し上げました。向こうの部長も、そういう抗議があったということを伝えるということをお願いしましたが、まさしく私も、加藤委員のおっしゃる

のと同じふうに、そこが非常に憤慨をするところでございます。

この前お示しした近鉄からの回答文は、方向性を、いわゆる協議をしながら決めていくんだということですね。これは、明らかにこの文書を読んでいただければそういうことだと思います。

したがって、私どもはそういうふうな認識でしたし、今もその認識には変わりはありません。したがって、その文は、このホームページの書き方であり、前回8月21日に要望に行ったときの向こうの発言の中にもそういう趣旨のことがありましたので、それは違うでしょうということを何度も申し上げたわけでございます。今、あくまで市と近鉄との間での文書でのやりとりは、これがこの前お示しした平成23年12月のこちらからの要請文に対する平成24年1月4日の回答、これでございますので、これにのっかって、私どもは今後も協議をしていく。その協議をしていく中で、まだ平行線ではございますが、これが来年の夏まででどこまで歩み寄れるかどうかというのが一つの、私は今後の協議によってこの溝をどこまで埋められるかというところだというふうに思っておりますが、今、繰り返してまいりますけど、加藤委員がおっしゃったように、あたかももう決めただみたいなそういう表現になっているので、少し、ちょっと違ってきているなということ思っております。

加藤清助委員

そのホームページの近鉄のお知らせに対して、すぐ館さんが抗議をされたということは当然だろうと思うんだけど、でも、抗議しても、公に出しておる態度を改めてもらわないと、これ、四日市市と近鉄が協議を重ねていく上での、紳士的に協議を重ねるといのは、この公文書の、市長宛ての内容に基づくスタンスに立ってもらわないと困ると思うんですよ。その点で、館さんの抗議はどこまで効き目があるのかわかりませんが、しかるべき対応をお願いしたいなと思っておりますけど。

小林博次委員

ちょっと関連で確認しておきたいんですけどよろしいか。

近畿日本鉄道株式会社の大阪本社への要望活動の中で、市の発言要旨の三つ目に、加藤委員の質問の関連なんやけど、話は聞いているが、市として正式に協議にのっているもの

ではない。だから、非公式には聞いておったわけやね。正式な話題にはなっていなかった、こういうことやね。

館都市整備部理事

そういう一つのアイデアとして、バス専用道化するという方法は、他地区の事例を出されて、これは新聞にも載っておりますが、鹿島鉄道の事例ですかね。その新聞記事などをいただいて、こういった方法があるということは協議の場で聞いたことはございます、もちろん。それを具体的に、実際に、じゃ、その内容をこの近鉄内部・八王子線に当てはめた形で協議をしていくというところののっかっていないということです。もちろん我々は、それにのるということは、イコール廃線を前提としたものになりますから、まだその段階に入っていないでしょうということを常々申しておったわけでございます。

豊田政典委員長

この件、どうですか、ほかの皆さん。意見があれば。

芳野正英委員

ホームページに書いているということは、近鉄が言う提案ということなんですけど、近鉄も立派な企業ですから、口答で言っているのが提案じゃないというのは、多分向こうもわかっていると思うんですよね。いわゆる書面で、こういう形で、資料に関しても、多分書面で出されたのかなと思うんですが、どういう形の提案だったんですか。その場での口答で、例えば、この25億円から30億円というのも口答だったのか。文書としてそういう形で示したのかは。

館都市整備部理事

8月21日の当日は全て口答でございます。

一応資料として、日経の新聞記事で、日経で4月ごろに特集した記事がありまして、そのコピーを頂戴しました、我々とか、連合自治会長さんも含めて。それは一つの鹿島鉄道の事例なんですけれども、その資料を頂戴はしましたが、25億円から30億円と言ったのは口答でございますし、その8月21日の段階では口答でございます。

芳野正英委員

その新聞記事というのも、鹿島鉄道の事例が載っている新聞記事だと多分思うんですけど、4月のだと。そうすると、口答でされた提案だから、正式な提案としては、市としては受けていないというまだ認識であるのか。だからこそ、そういうふうにホームページに載せられたのも抗議をされたのか、その辺だけちょっと確認をしておきたいんですけど。

館都市整備部理事

以前にも、協議の中で簡単なポンチ絵みたいなのを書いて、こういうふうな路線をコースどってといったような資料もいただきましたが、それについても詳しく説明をしないでくださいというふうに私は言いました。その説明を聞くと、それは協議に入っていることになりますので、ですから、これまでも話であったり、何かの資料をお持ちになられて、それについて説明をしたい、あるいはこういう協議にのってもらいたいという話はあったわけですが、それについて、先ほど申しましたように、まだそこに市として、正式な協議の場にのれないという話をずっとしてきたわけですが。

ただ、ある意味、それをずっと言ってきておりましたので、もう一つの強硬手段に出られたのかもしれませんが。我々がそこへのっかっていけないからというのはあるかもしれませんが、あくまで口答であり、事例の資料であったり、あるいはポンチ絵みたいなものであったりということでございまして、しかも、20億円から30億円、全額行政でというお話は、私はその場で初めて聞きましたし、したがって、そこらも含めて、ちょっとこれまでに聞いていなかったこともあったなという気はします。

ただ、先ほど私も申しましたように、これまでは、いわゆる協議の場、余り公でないところでの話し合いのところから、初めて新聞記者さんのいらっしゃる前、あるいは自治会長さんらがいらっしゃる、一般の利用者の方もいらっしゃる前でその話をされたというのは、もうこれは初めて、まさに本当に初めてのことでございますので、ある意味そういうところに、ここは想像ですが、近鉄さんとしては、そういうふうにして、少しでもその協議をしたいというふうな意思を示されたのかという思いはございますが。

芳野正英委員

その交渉事としては、近鉄の手法も口答ではありますし、正式な提案書という形でないという部分は、非常に、立派な企業としてはちょっとルール違反かなという部分もあるんですが、ただ、こういう形で新聞に載ってしまった以上、そこが前提条件というか、一つの交渉のテーマに上がってきてしまったわけですね。今後、同じように、今のところはそういう文書ではないでしょうけれども、いずれ、多分文書でこういう提案も出てくる場合もあると思いますが、その場合も、市の方針としては、まずは鉄路存続でやっていくということでは変わりはないですかね。

伊藤都市整備部長

もう近鉄さんの言い分としては、バスに転換する、もしくは赤字全額行政が負担せいといるところのお考えでございますけれども、私どもとしては、その二つから一つを選ぶという考え方ではございません。あくまでも鉄道として残していただきたい。そのために、利用者も乗っていただくように、市として地域の方と協力しながらふやしていくと、そういう取り組みはさせていただきますけれども、2者からどちらかを選ぶという考え方はございません。

豊田政典委員長

今、そのBRTの提案についての意見が出ていますが、ホームページが近鉄のほうに出ている。今、ちょっとコピーをしてもらっていますけれども、これに対して抗議はしてもらっていますが、いまだに残っているんですかね、そのまま。加藤委員からもありましたが、引き続き修正の要請をしていく、市から。その程度ですかね。それ以上は難しいのかな。

小林博次委員

資料請求もええんかね。

豊田政典委員長

いいです、この件であれば。別件ならもうちょっと待ってくださいね。

どうですか。

引き続き要請していただくということですね。

諸岡 覚委員

今の段階で正式に書面でそういったものはないということなんですよ。このまま、もし、先方から何も書面で来ないままずるずるといった場合どうなるのかというのをちょっと確認したいんですが。

豊田政典委員長

それはB R T提案書のようなものですか。

諸岡 覚委員

含めて、B R Tもそうだし、この前段のところに書いてある、もしくは年間3億円の赤字補填云々という部分も含めて、先方から何らそういう要請の文書が来なかった場合はどうなるのかなど。この書類を見る限り、先方は、この二つ、どちらかをしてもらわんことには、もう存続をようせんよというような趣旨のことを発言されているわけじゃないですか、厳密に廃線という言葉は使っていないけれども。先方から要請がないまま来年の夏まで行くとどうなるのかなど、その辺のちょっとシミュレーションというのは、役所としてはどのようにされているんです。

豊田政典委員長

我々としても、今の関連で、文書がなくて、報告をもちろん信用するんだけど、それを議論していったいいものかどうかというところとも関連があると思うんですが、民間企業と市との交渉というのがどういう形で行われるのか、私も詳しくはわかりませんが、そこの辺の手続というのはどうなるんだろう、今を含めて。

館都市整備部理事

交渉というか協議ではございますが、これ、あくまで本当に任意の協議です。何か法律に基づいてやっているとか、何か規則に基づいて協議しているものでもなく、全くの任意のものでございます。

かつての鉄道法によりますと、鉄道事業者が廃線とかそういう方向性を出す場合には、事前に市町村と協議をしていくということは必須条件になっておりましたから、それは法律に基づく協議があったわけですが、今はそういうのがございませんので、あくまで任意のものです。

ただ、我々は、一つのよりどころとしましては、昨年策定しました四日市市都市総合交通戦略、その中に近鉄さんも入っていただいておって、この鉄道の支線についての維持についてその中にも明記がされておって、関係者が連携してそれを考えていくという表現があって、その計画については、近鉄さんも入った中で国の認定もいただいておりますので、唯一よりどころとすれば、そこの記述に基づいて連携を図るような協議をしているという立場ですね。

したがって、この協議というものが、どこかで何か後ろが、決め事があって、いつまでに必ず決定しなきゃならないとか、そういうものではないというのが一つ大前提でございます。ただ、これまで、平成19年ごろからそういう話があって、ずっと来た中で、年限的に初めて、近鉄さんのほうが文書で来年の夏ごろまでにめどをつけたいということでおっしゃられたこの文書というのは重く受けとめております。ですから、これが近鉄さんの今後の経営にかかわる一つのメルクマールと申しますか、そういう時期なんだろうということでございますので、一つそこに向かって、今後できる限りの協議をしていくしかない。

したがって、文書でこのまま来るとか、来ないとかということも当然ございますが、来年夏までにどこまでの話し合いができるかどうかというところが非常にポイントであって、このまま何もなくてというようなことは当然ございませんし、我々も協議のチャンネルは持っておるわけでございますので、その中で見出していくしかない、そういう気持ちでございます。

豊田政典委員長

今、ホームページのコピーを配っていただきましたが、この件については、交渉の協議の前提ですから、当委員会として修正を市から近鉄に対して求めていくよう要請すると、そんなまとめでどうでしょう。よろしいですか。

小林博次委員

えっ、この件に関連して質問しても……。

豊田政典委員長

オーケーです。

小林博次委員

近鉄とは友好関係にあるわけやな。けんかをしておるわけじゃないんやろう。普通に話、日本語が普通に通じておるわけやな。それはもう、紳士的な会社やったら当然やと思うんやけど、そうすると、相手の言い分も、やっぱり出すべきものは出してもらって、ではどうするのという話を具体的にしないとなかなか前に進まんと思うよね。

その場合、ちょっと気になっているんやけど、例えば、近鉄側の経営努力はどれだけあったのかなと思って、この文書に書いてあるやつでいくと、駅員のワンマン化や、それから、駅員の無配置化、駅員を置かない。こんな改善に努めたと。これでは収益を上げるというような改善にはなっていないわけやな。だから、車両をもっとコストを安くつくったり、さまざまな努力があるべきやと思うし、例えば、国際化していくこんな時代の中で、本体を助けるために、どこかの紡績会社はラーメン屋までしておったと思うんやわ。だから、本体を、自分のところの本業を残すために、この程度の努力で努力したと言えるのかどうかね。だから、もっときちっと努力をしたらどうなのと。その努力の中に、行政側とタイアップして対応できる努力もあるわけやない。その辺を全然我々も聞いていないが、だからじれったい思いをしているわけやけれども、だから、少し前提が近鉄側の努力不足と違うかなと。四日市市側も、西日野駅のところに予算をつけながら、根っから整地してもらえなかったり、それから、千歳小生線でもアンダーで道路のほうをかさ上げするというようなそんな話がありながら、ずっとあれ、とまっているよね。

だから、そんなことを腹を割ってきちっと話して、この程度なら対応できるというやつをやらないと、お互いが何か知らんけどキツネとタヌキみたいになってしまうと、尻尾のつかみ合いで、なかなかつかみどころがないと思うんやね。いよいよぎりぎりになってから廃線でしたと言われても、利用者としては、はい、そうですかと言うわけにいかんと思うんやわ。本線に75%も乗り入れをしておってよ、本線がまだ黒字で、ここだけ3億円赤字やからやめさせてくれって、そんなことは全然通らん話やと思うよ。

今、国際的に見ても、リビアでもそうやったし、エジプトでもそうやけど、あるときどんな格好で反対運動が出てくるかもわからへん。そんな時期やから、やっぱりもうちょっときちとした詰め、これ、理論的にきちとした詰めをしておく必要があると違うかなと思うわね。その辺がどんな話があったのか、ちょっと僕はわからんけど、この文章から、ちょっと近鉄側の努力不足と違うのということが読みとれたので。

豊田政典委員長

引き続きご質疑、ご意見、それから、我々の委員会、ちょっと間があきますから、これからの協議についての注文でも結構ですし、資料請求でも結構です。

関連、みんな関連ですね。

毛利彰男委員

今のちょっと確認を逆にさせてほしいんですけども、この文書について修正を依頼するというふうに委員長さんがおっしゃったんですが、誰に修正を依頼するかということについてちょっと確認をさせていただきたいんですが、私の意見ですけども、近鉄さんに、これ、違っておるやないかと、修正せいというそういうのは、私はそういう機能がこの特別委員会にはないというふうに思っています。今まで行政から聞いていた話と違うということについて、行政のほうにそれを確認してくださいという、そういう修正要請だったら僕はいいと思うんですけども、この文言を、近鉄さんに直接、あんたら、これ、前言ったことと違うやないかと、修正せいという、そういう権限は、私はこの委員会にはないんじゃないかと個人的には思っていますが。

委員長さんは、その修正を依頼すると言ったのは、誰に対して何を修正せよということでもいいですかというふうに確認された真意はどこですか。

豊田政典委員長

我々は市からの報告を信頼しておりますよね。そうすると相違が生じて、協議の出発点ですから、市の言い分が正しいとすれば、それにのっとってホームページの文言を修正していただくことを要請してもらうべきじゃないかということの合意を諮ったわけです。

毛利彰男委員

だから、相手は行政だということですね。そういうふうに理解したらいいですね。

豊田政典委員長

そうです、もちろん。直接ではないです。

諸岡 覚委員

それで、修正という提案、抗議という言葉なんか、修正、提案というかわからんけれども、出すのは誰名義になるんです。担当部長レベルなのか、市長名になるのか、誰の名前でお願いするのですか。私は、もうできたら、こんなの強く、びっと市長名で抗議を出したってええと思うんですけれども。

伊藤都市整備部長

今のご意見でございますけれども、当委員会のご意向、ご意見をもとに、私どもも市として考えさせていただいて、多分市長名になるかと思っておりますけれども、まだ、ごめんなさい。ちょっと庁内の調整をとらなければいけませんけれども、そういうことで文書を出せるようにしていきたいというふうに思います。

以上です。

豊田政典委員長

話題が少し戻りましたが、今の件、今のやりとりでよろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、またお待たせしましたが、副委員長。

森 智広副委員長

先ほど小林委員の発言に関連なんですけれども、やはり市としては、近鉄側が明示して

きたわけですから、次の段階というのを。やはり理論的に対応していかなければいけないと思っています。

やはり、次の委員会の資料で提出されると思うんですけども、これ、分社化されたシミュレーションというのが次に出てくると思うんですけども、例えば、今、近鉄内部・八王子線は3億円の赤字ですよね。三岐鉄道北勢線を見たんですけども、運賃形態、運賃は上がりますけど、結局営業収益はふえておると。それは経営努力もあるんですけども、8年で1億円の増収、41%の増収を8年間ぐらいで果たしておいて、経費も、9億円の営業費用が6億円ぐらいになっておるんです。3億円は減っておる。40%ぐらいのコスト減ですと。これが全て当てはまるかどうかかわからないですけども、実際に北勢線の事例としてはそういう収益アップとコスト削減という実績があるので、やはり鉄道経営としてできるところまで、どこまでできるんだというところをしっかりと議論していただきたいし、必要であれば、プロの鉄道経営の方に入っていただくとか、やはりそういったレベルの高い話をしていっていただきたいなと思っています。

あと、ちなみに三岐鉄道北勢線の議員政策研究会総合交通政策分科会の資料を見て、これが、申しわけないんですけど、人件費が3億円なんですよね。今、近鉄って3億5000万円ぐらいで、近鉄内部・八王子線、三岐鉄道北勢線のほうが駅数も多いし、距離数も長いし、詳細なことはわからないですけども、これ、比べても三岐鉄道北勢線のほうが人件費が安いのは明らかでして、こういったところも含めて、もっと徹底的に収益、コストの部分というのか、次回のシミュレーションの資料を期待しているんですけども、そういったところ、もっと喧々諤々な議論をしていただきたいなと思います。

伊藤都市整備部長

まず、近鉄さん、ワンマン運転化や駅員の配置等々で一応努力はしていただいております。ということは、私らも評価はしていかなければいけないと思っております。

それと、今の三岐鉄道北勢線がこうだから近鉄さんもこうですよというのも、なかなか私どもとしては言いにくい点がございまして。ただ、今のご趣旨、もうちょっと頑張ってコスト縮減ができないかというところは、鋭意近鉄と交渉を重ねていきたいというふうに思います。

以上でございます。

豊田政典委員長

今の副委員長の発言の中で専門家云々という話がありました。我々が聞いているのは、都市整備部が分析をされたり、協議をされていますよね。もちろん、皆さんは法律の専門家ではあるけれども、鉄道や経営の専門家ではない。近鉄はそちらの専門家なんですけど、出されたデータであるとか、また、経営改善内容であるとかについては、向こうのほうは当然プロなわけです。こちらにも、もっとそういった経営であるとか、鉄道の専門家の力を借りたチームをつくるとか、そういった方法もできないのかなという提案だと思うし、あるいは、議会としても調査機関をつくることも、議会基本条例でできるようになりましたが、どうですか、皆さん。今の市の体制についてちょっとご意見を伺いたいと思うんですけど。市の体制、協議であったり、データの分析体制とか、不十分じゃないかということは正副委員長で少し話をしていたんですけども、今、都市整備部だけでやっていますから。

中川雅晶委員

私も委員長が言われたように、もっと専門的に議論していく必要はあると思うので、都市整備部も一生懸命勉強していただいていますけれども、やっぱり限界があると思いますので、僕は、さっき副委員長が言われたように、この間出てきた近鉄内部・八王子線のデータを見ても、もうむちゃくちゃなコスト体質なんですよ。ただ、それはその理由があるかもしれないし、それを、じゃ、この体質を変えていく中でのどういう方法があるのかという議論も推し進めていかなきゃいけないので、それは、やっぱり専門的な知見を活用していくというのは重要な選択肢だというふうに思いますので、ぜひ進めていただきたいというふうに思います。

豊田政典委員長

それは、中川委員、市のほうでということですか。

中川雅晶委員

学識者を含めた、学識者ということですか。専門的知見ということですか。

豊田政典委員長

仮にそうだったら、議長に相談しなければいけない案件ですけども。

加藤清助委員

近鉄内部・八王子線の経営問題があって、3億円の赤字というのが近鉄側の主張の論点の一つですよ。今、委員長が有識者だとか、もっと専門的な人に入ってもらってという部分で、市のほうでも近鉄の経営分析ぐらいはできると思うんですよ。前、毛利委員がおっしゃっていた数字もありましたけど、近鉄の有価証券報告書を見ると、グループでは、純利益は去年88億円なんですよ。前年度よりも減っていますよ。でも、鉄道事業の特別損失だとかも引いた去年の純利益は124億円なんですよ。つまり、鉄道事業以外の近鉄グループの中の事業で、鉄道事業部の収益、純利益を食っているわけですよ。だから、そういうところの分析も含めて、近鉄というグループ、ホールディングスの会社がどういう経営状態にあるのか。それで、その中で鉄道事業の果たしている公的、公共機関としての役割と、その中での近鉄内部・八王子線の3億円の赤字、それが何で市に赤字補填を求める論拠にするのかという、そこら辺の解析をやっぱりする必要があるのかなと思います。

都市整備部だけで無理なら、ほかの部局も協力してもらえば。

豊田政典委員長

それは行政のほうでという意見ですよ。

毛利彰男委員

非常にそれはデリケートな問題で、民間の経営会社に、あなたのところ、コストダウンを図れというのは、たとえ行政であっても、それはなかなか厳しい難しい問題だと思うんです。だから、加藤委員がいみじくもおっしゃった、最終的に税金投入をしなければならないというそういう部分がもしあるとすれば、市民の血税を使うという大義名分、そういうものの理論武装がきちっとできるように、相手の経営状態もきちんと、はっきり解析、分析をして、なおかつ存続のために税金投入が必要なんだという、そういう意味合いにおいてじゃなきゃ、単にコストダウンを図れとか、あなたのところ、経営状態が悪いじゃな

いかというそういう権限は、たとえ行政であってもそれはいいはずですよ。そこまで侵害することは私はできない。非常にデリケートな問題なので、なぜそれをするかと。なぜその経営診断をし、そして存続のための税金投入をというきちんとしたシミュレーションと大義名分、理由づけをしてからかからないと、逆にこてんぱんにやられる可能性があるから、よっぽどデリケートに、それは慎重に進めなきゃいけないというふうに思います。

豊田政典委員長

お二人が言われたことなんですけれども、我々、最終的に税金の投入を判断する場面が来る可能性があります。その是非について、必要だからという範囲で、目的でやるわけですよ。そういうチームを組むとすれば、行政なり議会がという意味だと思います、皆さん同じ認識で。

どうでしょう。行政にそれを求めるべきじゃないかと、議会で置くこともできるじゃないかという意見もあります。この件、行政からもちょっと意見を聞きたいんですけど、部長、どう。行政の体制としてはどうなんですか、お考え。

館都市整備部理事

この話は、議員政策研究会のときにもそういうお話がありまして、その後、我々、国土交通省であったり、鉄道会社にも、こういった鉄道の経営がわかるコンサルタントと申しますか、そういったものはありませんかという話を尋ねておるんです。今、なかなかいい、この人がぴったりというのがなかなかないのが実情でございます。

例えば、三岐鉄道北勢線のほうは、ある会計士さんが経営のチェックはされておりますが、それが、鉄道全般を知った鉄道の経営の専門家ではございません。一会計の企業を見る会計士の方が、三岐鉄道北勢線をチェックされている方、四日市市にいらっしゃるものですから、そういった方に相談はかけてみるようなことはできるかなと思いつつ、ただ、その方が、じゃ、鉄道全般を全て知っているかということ、そうではないかもしれません。

我々としては、一番望ましいのは、鉄道専門の経営コンサルタントをやっているようなところがないかなと。そういうところら辺をちょっと探したりはしたんですが、なかなかそういうのが、今のところちょっと見つかってはおりません。

したがって、今後体制をつくっていくというのは、これからまた、部長とも相談しなき

やいけませんけれども、まずそういう人を探すのが、今ちょっとなかなかないというのが実情なんですね。したがって、どこか鉄道を経営されている方にご相談に乗っていただくことが、そういうことが要るのかなということは事務レベルで協議したりしておるんですけれども、そこら辺、ちょっと困っているというのが実情ではございます。

豊田政典委員長

今の関連ですね。

日置記平委員

市の対応を、これからどうするんだというようなところから、今、あなたがちょっと答弁してもらったけど、大変市としても苦労していただいているのはよくわかります。だから、今、あなたが話してくれた中のことは、これ、総合経営コンサルタント、専門経営コンサルタントを探した。

これ、原点にもう一回戻る必要があるね。近鉄は赤字だからやめたいわけよ。近鉄は鉄道でもうかっているから、他の部門、他のサービス関係では損しているかと、名古屋の都ホテルなんかも、今、やめちゃったけど、だけど、鉄道でもうかっているから、運というのは関係なくて、近鉄としてはやめたいわけや。でも、市民は困るわけや。ならどうするかなんやろう。黒字にする方法しかないやない。それは、近鉄が、もう何年もかかって経営分析をしているわけよ。でも策がないんよ。でも市は考えなきゃならんよ、市民のために。

今、あんたが言ったように、市としても、専門屋さんがおらんかなということへ、苦肉の策として言葉になったけど、その前に近鉄はどれだけ苦労してこの問題を分析しているかということです。していますよ。経営努力もするよ。だって、公共交通の機関としての社会的責任があるんや。下手なことをしたら、近鉄の株も下がるんやね。近鉄の、何人いるか知らんけど、社員を食わせていかなきゃいけない責任があるのよ、経営責任が。するところなるんやということに、方向に、いろいろ長い間考えてここの段階に来たわけや。

我々は、この近鉄内部・八王子線が、市が何の援助をしなくてもやっていってもらえるような策は何かということをお近鉄と話し合っただけで考えないかんでしょう。すると、近鉄が内部・八王子線を開業してからずっと赤字だったら、こんなものをつくってあらへんわね。じ

や、いつまでは黒字が続いたんということですよ、何年までは。そのときは、要するに企業として損益の分岐点は何年だったんやて。何年から赤字になった。黒字の時代は、1日に何人が乗ったのよ。年間に何人が乗ったのよ。そして、黒字になったんや。その分析は、近鉄、当然やっているわね、そんなのは。でも、時代の趨勢は車社会じゃないですか。便利な方へ市民も動くわね。その結果がこうなったんや。

そうしたら、もう一回原点に戻って、ポイントは黒字でしょうが。黒字じゃなければやっていけやんのやから。そうしたら、一番大事なことは1日に何人乗ってもらえるかというやつです。ここやもん。だから、料金は上げない、これが一番ええですよ。消費税は上がったけど、この鉄道は上がらなくて、そして、市民が喜んで、さらに何を上乘せしたら、これがやってもらえるんかというやつですよ。ここのところに視点を当てやんとあかんのや。

だから、市がこの専門屋さんを探すと言ったって、近鉄という企業が、プロじゃないですか。それでもあかんのや。それでこうなったんや。しかし困るんや。だからどうするかというところに行かないとやね。

だから、委員長も大変だし、担当してもらう皆さん方も大変だけど、これは、近鉄と膝を合わせて話し合うと、つまり、どれだけ今の平均の、昨年度の年間の乗車人員から何ぼふやしたらええかということですよ。そうしたら、市の職員も含めて、みんながマイカーをやめて鉄道に切りかえることが可能かということですよ。ここをいかな、これは解決できませんやんか。だって営利企業やもん。近鉄が、これだけ経営努力をしているというよな、その説明は欲しいね。でも、最終的には、もうこれまでの実績が決まっているもん、乗った人の。そういう分岐点を黒字の方向にいくためには、去年、おととしの平均乗車人数から何人ふやしたらいいかということ。これがふやせるのかどうかですよ。

きょうも、連合自治会の偉い方が来ていただいていますけど、皆さんにも力を借りないかん。沿線のまちの皆さんに乗ってもらえる努力をしていただいて、そして、どこまでこれがカバーできるかです。その努力を重ねて、重ねて、重ねて出た結果に、どうしてもこれ以上はできないということであれば、それから先は、市はどうするかということを考えていかないとあきませんわな。ここのところは、もう近鉄は全部分析をしていますよ。そこのところを知らせてもらって、我々も、連合自治会の皆さん方の力を借りて、そこのところはどう私たちがサポートするかですよ。これしかないと思う。

豊田政典委員長

今の件で。

芳野正英委員

ちょっと一部はかぶりますけど。

豊田政典委員長

そろそろまとめやないかんやろう。

芳野正英委員

まとめの前に、きょう時間がないので提案というか、一遍進め方の整理としてもあれなんですけど、前回は委員会の今後の論点であったんですけど、要は、もちろんそういうアイデアで何とか赤字を減らしていくという取り組みの議論もこれからしていかなあかんですけど、残り回数がそんなに多くないので、一遍は、市として運営費の補助、3億円なら3億円とか、25億円とか30億円とか、近鉄が言われていることに対して、もう一回それが出せないのかどうかの整理もしておかんと、例えば、これから市民の皆さんからも要望が来て、出してやったらええやないかという声があったとしますよね。それに対しての、どれも答えを持っていないとうまく説明もできないのかなと思うので、これは、近鉄から言われたことを、そのままその議論をするのも非常にしゃくにさわるのもあるんですけど、一遍委員会として、その運営費補助ですとか、25億円、30億円の初期投資の費用に対して市はどうするかというのを、この市議会の特別委員会では一遍は議論しておかないといけないのかなと思うので、時間がないので、ぜひ次回は、もしよければその議論は1時間でもいいのでして、例えば、市としても、じゃ、何で運営費補助が出せないのかというのも、僕らも何となく感覚はわかるんですが、市のはっきりした意見を聞いていないので、そういった部分を議論したいなと思うんですが。

豊田政典委員長

お聞きします、一通りね。もちろん全員関連だと思えますけど。

諸岡 覚委員

今の芳野委員の言われることももっともなただけれども、市の見解としては、その議論は、先方から、年間3億円なり、あるいは初期費用の25億円、30億円なりの提案があって、初めてそれを俎上にのせるという趣旨でしたよね、先ほどのあれは。

客観的に見ると、近鉄と四日市市のチキンレースのような、どっちが先に提案するか、メンツの問題みたいな部分があって、こっちから先によう提案はしないという雰囲気は両方から感じるんですけど、その辺なんかと個人的には思うんですよ。

芳野委員がおっしゃったのは、もう非常にごもっともで、私も、メンツを捨ててもええで、早くこっちはこっちでできることは考えていったほうがええんじゃないのかなと思うただけれども、やっぱり、あくまでも行政は、先方から提案がないとそういう議論はしないということなんですかね、芳野委員とあわせて聞きます。

豊田政典委員長

今のお二人の発言を踏まえて。

伊藤都市整備部長

まず先方から提案がないと検討しないのかというところではございません。私どもとして、あくまでも現時点でございますけれども、赤字補填をするという考え方には立っていない。先ほど日置委員が言われましたように、まずこの路線を黒字、本当に市民の皆さんが必要としておるといところから黒字に持っていけないかというところを考えていくべきだというふうに思っております。黒字に持っていくためには、自治会連合会さん、あるいは沿線の高校、鈴鹿市の自治会連合会さんのご協力をいただいて、これから利用していただけるというふうに伺っておりますし、一方では、近鉄さんのコスト削減というのは、もう非常にやられてみえるとは思いますが、あえて乾いた雑巾をもう一遍絞ってくださいというふうな願いをしていくのかなというふうなことで考えております。

だから、赤字負担がどうのこうのではなくて、正常な状態というところちょっとおかしいかもしれませんが、料金収入で運営できるような体制というものを考えていかなければいけないと。現時点では、そういうふうに思っております。

豊田政典委員長

ちょっと今の答弁について。

芳野正英委員

そうすると、市としては、運営費負担の性質が悪いどころという検討ではなくて、それよりも、先に近鉄のさらなる努力でその赤字を解消してくれということのスタンスということなんですか。

伊藤都市整備部長

近鉄さんのさらなる努力だけではなくて、地域の皆様のご協力をもって何とかできないかというふうなところがございます。これは、近鉄内部・八王子線だけではなくて、公共交通機関、他のバスとかそういうところも含めて成り立っていくような形を考えていかなければいけないというふうに思っておるところでございます。

芳野正英委員

ちょっとまだかみ合っていないんですけど、僕の関心としては、要は、今、近鉄に運営費補助としての、この提案は前から出ておるわけですよ、3億円の赤字を補填してくれという提案は。それ自体は一遍、多分市のほうでも検討はされたと思うんですけど、そのときに、運営費補助というのは、市の方針として、性質上、もう出せないものなんだということで拒絶をして、そういう回答を一遍した上で、さらに乾いた雑巾を絞ってくれとお願いしているのか、もうその運営費補助の性質どころは市の中では検討せずに、まずは近鉄さんの経営努力をもっとお願いしますというふうな回答をしているのか、そのあたりはどうなんですかね。

館都市整備部理事

運営費補助については、もともと市としては想定をしていないということを最初に申し入れたわけですね、近鉄に対して。この前お示しした、市からの申し入れでございますが、そこには、総合計画に経営内容が悪化している鉄道支線について、事業者より運営手

法の見直しを促すとともに、事業経営に向けて支援等を行いますと記載しているところだと。その意図するところは、鉄道事業者である御社による運営手法の見直しを前提に、市として、国の補助スキームに沿って車両更新など、施設等の更新に対する支援を行っていくというものですという言い方をこちらからさせていただいたわけでございます。

それから、どちらかというと、もっと端的に言いますと、以前から、何とか市から支援はないですかと、支援してもらえませんかと平成19年度ごろから話があったわけですね。そのときに、その段階で、全く車両更新の補助でさえ俎上にのっかっていない状況の中であつたわけです。市としては、いろいろ総合計画でもご議論をいただいて、公共交通は大事だから、そこに対していろいろ議論がありました。企業に対して、近鉄とかそういうところに補助をするべきでないという議論もありましたね、総合計画の議論の中で。ただ、いろんなご議論がある中で、やっぱり公共交通は大事だから、何がしか市としては支援していくということも大きな議論があつて、それで、文言も盛り込ませていただいて、それで議決をいただいたわけでございます。

議決をいただく中の内容としては、車両更新の補助は、何とか国との協調補助の中で頑張っていくということ、その中で議論が、議会の皆様と議論して、そこまでは意思決定ができて、それを近鉄に、ここは、これまで車両更新の補助はできますよと、そういう用意はありますよ。それから、駅前広場の整備についても総合計画の中でも議論をしていただいて、これまで、駅前広場は塩浜駅から始まって、桜駅、それから富田駅という形で駅前広場の整備が市内の中でいって、いよいよ内部線とか八王子線のほうにいきましょうというご議論の中で、じゃ、次、西日野駅、内部駅に位置づけをしていくということで議論があつたわけで、それも市としては用意をしていますと。したがって、それらで何とか経営を維持してくださいということをごちから、どちらかというと言つたわけですね。総合計画の位置づけ、それから、戦略プランの中にも位置づけていったわけです。

それに対して、それでは今度はできませんという話に来ておるといふ状況ですね。運営費までないとできないんですよという、大きく流れを言うとそういうことです。

したがって、今、運営費補助については、もともとそれはまだ大きく議論をしていませんので、市全体として、議会の皆様を含めてという扱いでおるわけです。ですから、それを、今、軽々しく運営費補助を出すなんていうことは言っていく状態ではないだろうというところですよ。

芳野正英委員

もちろん結論として運営費補助を出すのか、出さないのかという結論はまだ先でもいいと思います。私自身も、それはまだ、どちらかというとな否定的には考えてはいるんですが、ただ、その前に、やはり、じゃ、出さないなら出さない理由ですとか、こういうことがあるんやったら出すとか、そういう条件もあったりとか、一遍その議論は、確かに館さんがおっしゃるようにどこかでせなあかんと思いますし、その場が、これ、一番ふさわしいのかなとも思うので、ただそれが、こういう委員会という場はやっぱりオープンですから、近鉄にとってみても、ここでの議論は入っていくので、それがいいのかどうか、ちょっと私もわからないんですが、一度、私はここで議論をするべきやと思うし、もしそれが可能ならば、委員長にちょっとお願いしますけど、市としての意見、運営費補助を出すかどうかの意見を、一遍市としての方針は整理していただきたいなと思うんですけど、いかがですか。

ただ、それを余り公の場に出すべきじゃないと委員の皆さんも考えるんやったら、まだちょっとこの議論は置いておいてもいいですし、もうそろそろ12月に結論を出すのであれば、一遍そこは整理をすべきだと考えるのであれば、一度ここで出して、議論をすべきかなと思うんですけども。

豊田政典委員長

今の関連で発言をお願いします。

石川善己委員

以前から言っているように、あくまで企業の判断になってくるわけなんですよね。そう言った中で、行政としてこれだけの、でき得る限りのこういう体制をとります。自治会からも、こういった形で乗客数がふえるようにします。近鉄さんも何らかの形で努力をしてもらった上で、何とか継続という俎上で進めていきたいという提案をしたときに、すんなり、じゃ、とりあえずそれでやってみましょうということになればええと思うんですけど、あくまで、そんなことを言っておってもどうしようもないんやと。

うちとしては、もうやめるんや、あるいはバスに変えるんやとなったときに、こちらの

最終的に懐から出してくるものとして、じゃ、仮にその体制で3年なら3年、5年なら5年やらせてもらった上で、運営費の補助を出す用意がありますよ、あるいは、もう出せないなら出せないで、出せないけれどもという何らかの形で最後の出せるものを持って交渉しないと、だめですよと言われたときに、次、出すカードがないと思うんですよ。

最低限、本当に出せる用意があるのか、もう全く出せないのかというものは、最後、懐に入れて交渉していかないと、企業を相手に大人の交渉をきちっとしていく中で、もう向こうが、幾らこちらがどんな提案をしようが、こんな改善策を出そうが、そんなのじゃ話になりませんと言われたときには、話って、それ以上全く進めなくなってしまうんですね。そうなったときに、最終的に、何とか3年間なら3年間、5年間なら5年間、我々はこういう体制で、市としても全面的に協力体制でやりますからやってくださいと。そのかわり、5年間たった時点で赤字だったら運営費を入れますと言えるのか、言えないのか。それを、やっぱり隠して交渉に挑まないと、僕は交渉って成り立たんのかなと思うので、やっぱりきちっと、公の場で出せないのであれば、何らか、どこかでもいいので、きちっと出せる、出せないというものは懐に入れて交渉をすべきだと思いますので、議論を進めないとかかんとします。

小林博次委員

関連させてもらいます。

そんな最初から、あんた、補助を出すわという交渉、そんなの交渉にも何にもなりませんやん。出せるんやったら出せということ。

ただ、例えば、少子化で影響を受けるというのは鉄道だけではないので、さまざまなもので少子化の影響が出ているわけやね。そうすると、民間企業で赤字になったり、みんながかかわっているから金を入れていくのかということ、そんなわけにはいきませんやん。

例えば、これよりも早いバスなんかは、NPOで運営して、若干の補助金を出して、これ、ほとんど企業から寄附金をもらったりして自立しているわけやな。それを放っておいて、近鉄だけ金を出すわと、そんなのできっこないですよやないか。だから、その辺も、やっぱりきちっと踏まえて、もし近鉄と上手に交渉するというのやったら、そんなもの本線もとめてやるでと。わかっていますかと言って交渉すれば、それは話にのるかもわからん。このままやったら絶対にのりませんぞ、そんなもの。もうちょっと押したら金を出すんか

いなと思ったら、押すに決まっていますやんか。

だから、今の現状、行政側の対応を見ていると、補助金はとても出せない。やっどこさ車両更新ぐらいなら何割か金を出せるかなというところまでは来たと思うんやわな。そこから先へ行こうと思うと、それは簡単な話にはならんと思うんやわ。だから、勘違いをすると逆にややこしくなってくるので、もし芳野委員、僕、反対はせんけど、近鉄が年間3億円も赤字やと言うけど、それだけと違うやろう、金もうけは。だから、ほかのやつも合算してと加藤委員が提案しておったけど、今、近鉄が公表しておる、あるいは近鉄グループが公表しておる数字だけでも、十分この3億円の負担ができるか、できやんかという推計はできるので、そんなことなんかもあわせてやっていくということであれば、それまた意義のあることやと思うんやけど、ただ、それだけをやると若干まずいことにならへんかと。

芳野正英委員

石川委員と小林委員、若干誤解をしてみえる。

僕は、出すべきか、出さないべきかというわけでなくて、一番知りたいのは、市は、今、運営費補助は出さないというスタンスですし、僕もそれに近いんですけど、そのときに、皆さんもそうなんですけど、もう少し経営努力で出せるじゃないかという部分も、確かにそれも一つはあるんですけど、それ以外に、市民の皆さんから、運営費なんか出したったらええやないかと言われたときに……。

小林博次委員

そんなん言う人おらへん。

芳野正英委員

いやいやいや、現にそうやって言う方も見えるので、それも、プラス市としても出せないなら、それは、今後の交渉のときに、いつまでたっても近鉄からは運営費を出してくれと言われる、市は、いや、近鉄さんの経営努力でやってくださいという平行線だけじゃなくて、こうこうこういう理由で運営費補助は出せないんですというもっと明確な理由が、まだ市から僕も余り聞いていないものですから、それをちょっと整理して出してもらえな

いかという話なんですけど。

中川雅晶委員

今の芳野委員のような議論をしていくと、もう本当に近鉄の思うつぼやと僕は思いますね。やっぱり市民を人質にとるような交渉の仕方をしてくるんですよ。

きっと近鉄自体であれば、それは、確かに鉄道の利益で賄っている部分もあるでしょうけど、他でも、大阪市のど真ん中のゴールデンラインから見れば、この赤字路線があるがために自分たちの料金ももっと下げられるのではないかなとか、それはいろんな見方ができるので、その部分は、ここがさわることではないと思うんですけども、市は、やっぱり総合計画に基づいてやっていますので、例えばここで、先ほど、いろんな専門的知見とかを入れて、分社化で黒字化へ向けてどんどん議論していく方法があるんじゃないかと、もっと議論をした上で、最終的に答申をして、それを受けて、例えば総合計画を変えて方向転換していくとかというのはこの議論ではなくて、私たちは、まずは、そういう科学的な接近をして、どうやというのを突きつけていかへんかったら、やっぱり市民の皆さんにも理解を得なければ、ここだけの、はい、わかりました、補助金を出しますというのは、やっぱり四日市市全体の補助のルールというのもありますので、また、総合計画というのでもまだ位置づけされていないのに、はい、わかりましたというのとも言えないと思いますので、それは、やっぱりちょっと順序立てて議論していく必要があると思いますので。

森 康哲委員

私も全く中川委員と同意見であります。

一つお尋ねしたいのは、出せない理由というのは、中小の施設の場合は出せるんですよ、車両補助は。大きいところは出せない。国のほうはそういうふうに、もうはっきり明言しているんですよ。それはなぜなんですか、理由は。やっぱりほかで利益がとれるやないかというところがあるんじゃないですか。小さいところ、中小のところは、そこしかないから、赤字やったら、もう会社が潰れてしまうやろうという理論じゃないんですか。

豊田政典委員長

国の補助メニューの考え方ですね。

館都市整備部理事

ちょっとその辺はきちっと、一度法律の中を読んでお示しします、次回。

ただ、多分理由は、もうとにかく中小鉄道しか補助対象にならない。これは、やはり地域の足、それしかないようなところですよ。だけど、都会のほうに行けば、いろんな交通手段があるだろうから、これ、ちょっと想像ですよ。私の私見です。都会のほうでは、大手の施設の場合には、阪急があかんだら阪神に乗ればええとか、そういうのがいろいろあるんでしょうけど、地方に行けば行くほどその鉄道しかないということが多いですから、地方の中小鉄道に対してはそういう補助制度があるんだと思います。一応、それはきちんと法律の目的とか趣旨を整理しますが、今のところ、現実問題としては、地方中小鉄道にしないと、車両更新の国、県の補助、それから、市の協調補助はできないということでございます。

豊田政典委員長

じゃ、それを確認してください。

いろいろ皆さんから意見をいただいておりますし、それぞれもっともなご意見だと思われ、大変ありがたいなと思いつつ聞かせてもらっていますが、皆さんの意見を聞いて、中川委員や小林委員が言われた、我々は、最初に確認したように、近鉄と直接交渉する会ではないですから、あくまでも行政から提案されている内容について議論するところだと思つてますよ。今の時点で、四日市市から我々に提案されているのは、選択肢でいえば、そのまま、今のまま存続を願う方法を協議したいということで、我々はその議論をするのが一つ、一番いいというか補助なしで。

それから、第1次推進計画に書かれていて、まだ予算案としては提案されていないけれども、半分ぐらい提案されているとすれば、車両補助までの提案がされつつあると、そこまでだと思つてますよ。それ以上の提案というのは直接受けていない。あくまでも議会の特別委員会ですから、行政から提案された内容についての是非を議論するのが委員会じゃないかと僕は思う。だとすれば、最高でも、少なくとも今のところ車両補助についての是非を議論するべき、議題として。そこまででとめておかなければいけないのかなと思う、中心課題としては。

それとあわせて言えば、平成24年12月に第1次の委員会意思を出しますが、この時点で予算案が提案されていなければ、我々は、その是非を言うべきじゃないと思うんです、提案されていない予算案については。だから、年内は、今の方向で議論を進めていった時点での委員会意思を決めていくのかなというふうに僕は思っているんです。補助を出す、出さないの是非じゃなくて、もちろんその調査は進めていくんですけども、今、確認されているのは、あくまでも近鉄の経営で路線を維持してくださいというために議論しておるとのことだけが、その基本が確認されたわけなので、その線に沿った議論を中心に進めていかなければいけない。

諸岡 覚委員

ちょっと皆さんとは意見が若干違うかもしれないですけども、ちょっと理事者にお聞きしたいんですけども、公共交通のインフラ整備の責任というのは、第一義的にどこが担うものなんですか。民間企業ですか、それとも行政ですか。電車に限らず、道路も含めて、いわゆる市民の移動という公共交通インフラ整備の責任というのは、民間企業に任せ切りでええものなのか。第一義的な責任というのはどこがある。

私は、税金を集めておる行政が第一義的な責任があるとは思っただけけれども、四日市市の今のスタンスは、近鉄さんにおんぶに抱っこというか、近鉄が悪いみたいなそういうスタンス一本やりで、それはそれで余りにも他人行儀というか、市民の足を守るために行政は何ができるかという視点が何か欠けているような気がするんですよ。そんな近鉄のせいやわなというのも、それはどうなのかと正直思うんですよ。向こうが言ってこやんでこちらは放っておくよというのなんて、まるっきり他人事ですよ。それで、最後に困るのは誰かといったら市民なわけで、じゃ、最後に責任を問われるのは誰かといったら、私は、やっぱり行政が最後に責任を問われると思うので、これ、もし本当に廃線みたいなことになってしまったら、近鉄さんは、当然会社としての社会的信用は失墜するだろうけれども、四日市市の行政も相当、責任というのは問われると思うんですよ。損するのは市民ということで、その辺の考え方、やっぱりあくまでもインフラ整備というのは民間企業の責任ですか。

館都市整備部理事

ここのあたり、非常に大事なポイントでございまして、そういったこともあって、どちらかというと、これまでの四日市市においては、公共交通というのは民間にお任せしてきたわけでございます。市営で公共交通をやっておるわけでもございませぬので、ただ、今後、少子高齢社会を迎えるに当たって、特に高齢者の方々がなかなか車に乗れなくなったときに、その方々の交通手段を確保していかなきゃならん、それが、多分公共交通ということになってくるだろうと、そういった問題意識を持って、総合計画の中で、誰もが自由に移動できるといった重点目標を置いて、初めて、これまでも総合計画で公共交通の記述は少しあったわけでございますけれども、今回の総合計画では、大きな柱立てにして、5本の柱の中の一つにそれを置いて、十分皆さんと議論をしながら、まずそこに一つ位置づけをしたわけですね。市として公共交通を大事にしていく形にしていくんだということを置いたわけでございます。

ただ、公共交通にもいろいろあるわけございまして、鉄道、バス、その他いろいろあるわけでございますけれども、その中で、特に鉄道については、支線の維持、これを目標に掲げたわけです。ただ、鉄道の支線の維持をしていくに当たってどこまで、じゃ、市が関与していくかというところが、今、問われておるわけございまして、その鉄道の維持について前回の1回の資料の中にお示ししましたように、総合計画の記述、それから、四日市市都市総合交通戦略の記述、これをそのように記述させていただいたわけでございます。

ちょっと読ませていただきますと、まず、総合計画では、誰もが自由に移動しやすい、安全に暮らせるまちというところで、公共交通は、日常生活に不可欠な移動手段であるとともに、本市の重要なインフラの一つであるということ。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基本的な考え方を言っておるわけです。

駅前広場や駐輪場の整備などに連携して、乗り継ぎを含めた公共交通の利用環境の改善を図る。これは、側面から支援するところも記述しております。

それから、特に経営内容が悪化している鉄道支線について、事業者による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書かせていただいて、これを議決いただいております。

したがって、まず、運営手法の見直し、これは、事業者によるものだ。やはり、現状

事業をやっていただいておりますから。ただ、それを、運営手法の見直しを促しながら市としては支援をする。それが、今、分社化をするなり、そういう私どもの意味合いは、運営手法で分社化をして、そこで地方鉄道にさせていただいて、そこに対して国と県との協調補助を持っていくということがここに、そういう意味でそこが記述されているというふうに理解しております。

それから、もう一つ、その後策定した四日市市都市総合交通戦略、その中でも、地方鉄道、支線路線の維持という項目を設けてございまして、市内の重要な移動手段である地方鉄道、支線路線の維持に向けて、国の支援制度等を活用しながら、関係者が連携して取り組むといったことで、市もその関係者の中の1人という形で、鉄道事業者と一緒に連携して取り組むという方向性を打ち出しています。これは、鉄道事業者、近鉄さんも入った形での計画でございます。その分は、連携していくということは市としても言っていますので、ある意味、このあたりの基本的な考え方をもとに、市は全く公共交通に対して責任がないのかと、そういうことじゃなくて、総合計画や、そういう四日市市都市総合交通戦略にそういった文言を位置づけて、その中で我々も活動しているというふうな思いでございます。

諸岡 覚委員

当然、委員長にも提案というか、お願いをするんですが、この委員会の目的というのは、あくまでも、あらゆる手段を講じて廃線を阻止して鉄道の存続を求めていくと。何とか存続できるようにしていくための委員会だと私は認識をしているんだけど、そうすると、いろんなポケットは持っていなきゃいけないし、いろんな手法、あらゆる手段を講じてというのであれば、自分が傷つくのは一切しないと、そんな議論は成り立たんと思うんですよ。だから、第一義的には近鉄さんに頑張ってもらう、これは当然第一義であっていいんだけど、近鉄さんが頑張ってくれたらうちは知らんと、そんなスタンスでは、それもだめだと思うんですよ。やっぱりある程度、向こうにも傷ついてもらわなあかんけれども、こっちも傷つく覚悟がないと、それで市民を守っていかなあかんと思うんですよ、もちろん。

理事者側も、この委員会側も、こっちは一切傷つくのは嫌というスタンスが物すごく強い感じがして、意見とします。

以上です。

豊田政典委員長

そういうことではなくて、目的はそのとおりなんですけれども、情勢は動いていますが、今のところ、我々が取り扱うのは、近鉄主体で鉄道を残すという話をしようというふうに最初決めましたよね。それは変わっていないわけです。報道や交渉の協議の中でBRTと出てきているという報告は受けたけれども、それが正式な要請なのかどうかというところも最初のほうに議論がありましたけど、ところが、それは、市の報告を我々は信頼して議論するしかないの、正式には来ていないというスタンスに立つしかないし、行政から我々に相談もないわけですよ。

その時点で、例えば、BRTの議論をするというのは、展開によってはあるかもしれないけど、今の時点ではないんじゃないかと僕は思うわけです。あくまでも鉄道を残していく。市民に自治会や高校や、高校生がみんな頑張って鉄道を残してくれという運動をしている中で、我々議員としても、市民代表ですから、同じ考えのもとに、その最初の部分の鉄道を近鉄でというところは譲ってはいけない段階だと思うんです、少なくとも今は。少なくともやめましょう。それは譲ってはいけないと思うんです。

ただし、行政からの準提案のような形で、第1次推進計画に車両補助は考えているよということですから、それについては深く議論は必要かな。それよりも超えた議論というのを今やるのは、時間的な制約もあるし、まだそんな段階ではない、少なくとも。

というのが私の考えであるし、皆さんの意見の集約かなと思ってしゃべっているんですよ。もちろんポケットを持っていく。それぞれに研究してもらいたいし、研究した上でこの場に臨んでほしいんですけれども、ここの主題には持っていくべきじゃないのかなと思って先ほど発言しましたが、どうでしょう。

芳野正英委員

そうすると、車両補助の是非を今度検討していくということですか。その補助をしていくことの是非みたいなのを。

豊田政典委員長

一つには。

芳野正英委員

運営費補助の部分はさわらずに。それは何でなんですか。運営費補助の部分を余り外に出すと近鉄にも知られてしまうからということなんですか。

豊田政典委員長

運営費補助の議論というのは、これは、我々に相談はないですよ、行政から。

芳野正英委員

でも、近鉄はもう提案していますよね、それは。運営費補助を出してくれと、行政に。

豊田政典委員長

提案しているかどうかというところは、最初の……。

芳野正英委員

それは今回のだけで、3億円の運営費補助は昔から言われておることですよ。

豊田政典委員長

赤字補填という提案としてですよ。

芳野正英委員

それに対する回答としては、近鉄のさらなる努力を求めるとというのが一つ。それはそのとおりだと思うんですよ。だけど、それ以外に、その補助金を出す基準と同じように、公共交通に対する補助金の支出基準の市のはっきりした姿勢を確認はしたいなと思ったんです。ただ、それを、この委員会の場みたいなところで無理やというんやったら、後で僕が聞きに行きますから、それだけの話やでいいんですけど、それは委員会で議論すべきなのか、余りそこを突っ込んでしまうと今後の交渉に差しさわるというんやったら、僕も別に、あえてここは進まずにおきますので、それだけちょっと整理させてください。

豊田政典委員長

よくわかります。おっしゃる意味もわかるし、一定の現時点での説明は求めるべきかなとも思っているんですが、変わるかもしれないという前提であれば、今の時点での、市民に聞かれたり、説明する必要もありますから、我々。少なくとも現時点での理由というのは示してもらいたいかなとは思っています。ただ、その中心議論は、今はすべきじゃないかなとは思いますが、赤字補填。言われるのはそういうことですよ、多分。市民に聞かれてどう説明するんだと。

それは、皆さん、そこは次回に文書で出してもらって、そんな要望をしていってよろしいですか。現時点で赤字補填を協議の中で断っている理由。

ちょっとややこしくなってきたな。

加藤清助委員

総合計画の修正もここで検討するということですか。

豊田政典委員長

総合計画の修正というよりも、基本的には、総合計画、推進計画なり……。

加藤清助委員

それを議決して、実施計画をつくってきたわけでしょう。

だから、今の話を展開していると、それを飛び越えて、それはそれやけど別で検討しましょうよというふうな受けとめたもので聞いておるんですけど。

豊田政典委員長

だから、整理として、提案のあった内容について議論するのが大もとだと思っていますが、もう一つ、僕も整理ができていない部分はありますよ。諸岡委員が改めて言ってもらったように、存続のためにどんな議論をすべきだ、どんな方法があるんだろうという議論をしようというのと、そうすると飛び越える部分もありますよね、どうしても出てくる、提案されていない、あるいはトリガー方式の議論であるとかということもしなければいけな

いのかなという思いもあるんです。

休憩をとってもいいですか。それともやめますか。やめるというのも変やけど。

それを運営でいうと、今の話を一回整理せなあかんのと、それから、その前に話をしていた専門家を入れた体制の話、それを方向性だけでももうちょっと聞きたかったのと、もう一つは。

それから、間があきますから、その間に資料請求なり、協議に対する注文というか、こんなことを聞いてくれとか言ってくれというようなことを聞こうと思っていたんですが、時間もたってしまいました、議事運営について。

芳野正英委員

この辺の議論に余り時間もとりたくないの、皆さんの中でも、ある程度運営費補助については出さないという市の方針を、もう了としてみえるのであれば、あえてそこを、もう議論して突っ込んでいく話でもないの、私が理事者とちょっと話を詰めればいいだけなので、特にそこはもう求めずに、次の議論に進んでいただいていいと思います。

豊田政典委員長

協力ありがとうございます。

それで、ちょっと今後の話ですけど、時間というのがあるんですが、もし皆さんがよければ、あすから定例月議会が始まりますけど、声をかけさせていただいて、30分でも1時間でも追加でやらせてもらう、相談事項を整理しますので、そんな時間設定をお願いできればなと思いつつ聞いていたんですけど、いかがですか。

小林博次委員

そんなん時間とれんの。

豊田政典委員長

簡単にはとれませんが、協力をお願いしているんですけど。一般質問の後とか。

加藤清助委員

進め方としてのということですね。

豊田政典委員長

そうです。きょう出されて、未解決、未整理の部分も論点は整理しますので、そこを決める場を、中身に踏み込むんじゃないで。

それでいいですか。

中川雅晶委員

補助金について、運営費補助について、絶対だめよと言ったわけじゃないんですよ。今の現時点では無理ですよと、総合計画に位置づけられているので。であるならば、ここでちゃんとそういう結論に至る可能性もゼロではないですよ。いろんな可能性があるんで、もしそういう可能性の答申を出したら、その答申を出すということがこの義務で、最初から、もう補助金の議論をしていくという場じゃないということと言っただけの話です。

小林博次委員

これ、存続させるために調査研究しようかということやから、存続させるための方法はさまざまあるわけやんか。だから、それを順番に。

だけど、科学的根拠の裏づけのないことじゃまずいから、やっぱり専門家も、委員長が言うみたいに、どれが専門家かちょっとわからんけど。

3億円の赤字やと言うておるけど、それ以外のもうかっておるところもあるやないのと。だから、もうちょっと輪郭、違う人たちで少し明らかにしてもらふ必要もあるんと違うのかなと。その後、金をどうするのという話があれば、それはまた話にのれる状況もないではないけれども、だから、とりあえずどう存続させるのという中にさまざまな提案もあったわけやから、それ、ちょっとひもといてもらって、大至急掘り下げてもらうとありがたいなと。

豊田政典委員長

皆さん、それぞれいただいた意見を、改めてテープも聞き直して整理しますので、一般質問中になるかと思えますけれども声をかけますので、ぜひご協力いただいて時間をくだ

さい。

ということで、あと、きょう中に決めたいことは、早目にそれをやりますから、今の時点で資料請求があれば出しておいてください。次回11月になりますので、今、現時点ではよろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それと、お手元に四日市市自治会連合会との意見交換会開催候補日というのを配っていただきましたよね。四日市市自治会連合会との意見交換会というのを、議長要請を受けて、前回、当委員会でも伝えたように、近鉄内部・八王子線でというテーマになります。これで日程案を四日市市自治会連合会のほうに、我々委員会のほうから、3案ぐらい出していたら役員会で調整いただけるということを会長から伺いましたので、事務局で候補を出してもらいました。この中で、皆さん、予定を持ってきてもらったと思います。

私の提案ですが、それぞれ特別委員会の終了後というのが三つありますが、この3案でどうかという提案です。11月6日の火曜日。それから、11月20日の火曜日、11月21日の水曜日。いずれも特別委員会が午後から開かれますが、それが終わり次第という3案を出して四日市市自治会連合会に調整いただくということでいかがでしょうか。

諸岡 覚委員

日にちはこれでいいと思うんですけど、終了後というのは、ちゃんと時間を決めておかなあかんのじゃないですか。

豊田政典委員長

そうですね、決めたほうがええけど。

諸岡 覚委員

何時に終わるかわからんのに、向こうをずっと1時間も2時間も待たさなあかんと。

豊田政典委員長

それ、四日市市自治会連合会と調整させてもらって、その日は4時半までだとか、4時半にそっちに移行するとか任せてもらえば、会長さんもお見えですから調整させてもらいますけど、日にちはこれでいいですか、じゃ、日にち。

(異議なし)

豊田政典委員長

時間帯は、はっきり決める方向でやりますので。三つを出しておいて、向こうが選んでくるというやつ。

いいですね。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、なるべく早く向こうに決めてもらいますので、今のところあけておいてください、全部。

あと、特にありますか。これで正副委員長のほうは終わりですけど。

よろしいですか。

小林博次委員

近鉄内部・八王子線の駅の周辺の未利用地、どれぐらいの面積を調べるのかちょっとわからんけど、周辺な。平米だけではあかんよ、用途とか。

豊田政典委員長

ほか、よろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、これで本日は終わりますが、また会派でもきょうの議論を伝えていただいて、議論をいただき、次回に臨んでいただくことをお願いしておきます。

それじゃ、終了いたします。ありがとうございました。

16：08閉議