

**総合交通政策調査特別委員会**

**（平成24年11月6日）**

豊田政典委員長

それでは、総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

市民の方が6名傍聴に入られております。

理事者のほうは、都市整備部都市計画課から入っておいていただいております。

森康哲委員、四日市港管理組合議会の公務と重なったということで、本日は欠席という連絡をいただいております。

本日は、お手元に事項書を配らせていただいた順番で進めていきたいと思いますが、前回のまとめというのも資料として配付させていただきましたので、それによってご確認をいただきたいと思います。

前回、10月5日でしたが、1カ月、その間ありました。さまざま、今、議題にしております近鉄内部・八王子線関連で動きがありました。皆さんご存じだと思いますが、11月上旬の広報よっかいちで、近鉄内部・八王子線の特集号が出されておりますし、それから、近鉄のほうで2年に1回かな、乗客調査というのを行ってありまして、毎年近鉄内部・八王子線は少し早目に調査をやっていて、ちょうどきょうが調査日だったんですが、私も朝、乗ってきましたが、単に僕は西日野駅から乗ったんですけど、西日野駅でカードをもらって、それをおりる駅に入れてくださいと、どこから何人がどこまで乗っているのかという調査をしているということで、特段我々の議論に大きな影響はないだろうというふうには思いました。そんな調査もやっている。

あと、資料の中の、資料が二つに分かれています。近鉄内部・八王子線の乗客増加アイデア募集が、1枚目にあるやつの綴りの2枚目には三重県議会の請願をつけさせていただきました。これもご存じのとおりですが、さきの県議会において、紹介議員、記載のとおりの方たちが紹介議員になって、請願、近鉄内部・八王子線の存続についてというのが提出され、全会一致で採択されたということで、その後の動きについて、議会事務局のほうから電話にて確認をいただきましたが、3ページ目、記載のとおりですが、我々の特別委員会の設置については、県として把握はしている、現在は近鉄と四日市市の動向、協議を静観しており、結論が出たときに、県として支援策について検討を行う、県議会の総務地域連携常任委員会からは、定例会ごとの委員会の経過報告を求められていると、こま

でにとどまっているということでした。

報告させていただきますが、皆さんにもぜひ考えていただきたいのは、県とか県議会の動きというのが余りないんですけれども、この近鉄内部・八王子線に関して。補助メニューについて、確かに市をまたぐ、自治体をまたぐ場合に限って補助メニューは現行であるんですが、それとは別に県議会や三重県としても、県立高校もたくさんあるから、もっと議論してもらってもいいんじゃないかなという思いを、この請願に対する動きを見ながら思ったところであります。また、後ほどご議論があればと思っておりますが、今は報告にかえさせていただきます。

それから、四日市市自治会連合会のほうの動き、少し理事者のほうから聞いている範囲で報告をいただきたいんですが、お願いします。

#### 館都市整備部理事

後でまた資料のほうで、高校のPTAさんが署名を持って近鉄さんのほうへ行かれたということは、ご報告させていただきます。現在、四日市市自治会連合会さんのほうではほぼ署名のほうが集約されてきておりまして、約15万筆ですか、15万筆を超える署名が集まってきていると、これは四日市市だけじゃなくて、鈴鹿市、それから、すいません、高校を入れてですね。わかりました。済みません。自治会としては、四日市市の自治会としては10万3000筆余、それから、鈴鹿市の自治会として2万8000筆余、それから後でご説明いたしますが、高校のPTAさんのほうで2万筆を超える署名ということで、トータルで15万筆ということでございますが、そういった集約をしていただいております、ご支援をいただいております。これから四日市市自治会連合会さんのほうで、近鉄の本社のほうに向けてこの署名を持って行って、要望していただく日程調整にこのほど入っていくという段階に来ているところでございます。

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。

そんな動きがあります。

新聞社の方が傍聴に入られました。

あと、関連した動きとして、市議会の議員連盟のほうでも活発に動かれていますので、済みませんが、恐れ入りますが、土井委員のほうから少しご報告願えますか。

土井数馬委員

四日市市自治会連合会の会長のほうとは定期的にお会いをしております。今後の方向としては、いろんな個人とかグループとか、私どもとか、あるいはその自治会とか、ばらばらに存続運動をしておるわけで、ここを何とか一つにやっていけないかな、もちろん単体で動くんですけれども、緩やかに一つになって、定期的に意見交換なんかをしていきたいなど、そんな動きを、今、しております。

四日市市自治会連合会さんのほうからは、こちらのキャッチフレーズ「乗って残そう内部・八王子線」これののぼりをつくらせてもらえないかという提案がございましたけど、何ら私どものほうは問題がないもんですから、こっちは金がありませんので、向こうにつくってもらおうかなというふうに思っております。何かの私どもの行事の際にも、それをお借りするような形で、今、進めさせていただいておりますけれども、先ほど高校のほうからも署名の提出があったという話がありまして、議員連盟のほうでも四日市南高校と私立海星高校のその関係の方とお会いしての話がありますけど、それきりになっておりますので、今、申し上げましたように、四日市市自治会連合会と高校生のグループ、あるいは私どもと他の団体グループ、同好会とかいろんなグループがございますので、5月ぐらいに向けて総決起集会のようなものも企画していこうかというふうな話はしておりますが、実際にはその一つのチームにまとまるというところの提案はしておりますけれども、方法論についてはまだ至っておりませんが、近々また提案をしていこうかなというふうに思っております。そんな動きでございます。あくまでも乗っていただこう、乗って残そうというのは趣旨で、その確認は、今、しております。

署名が、やはり、今、報告がありましたけれども、思っていた以上に集まりが少なかったというふうなことは、自治会のほうでは言っております、再度また議会のほうにも要請がございましたし、もう一度集めているというふうなことを伺っております。今、言いましたように、定期的にほかのグループとも会えるような場をつくっていこうかなという事で、今、進めているところでございます。

以上でございます。

豊田政典委員長

土井委員、ありがとうございました。

ここまで近鉄内部・八王子線に関する各方面の動きということで、報告、土井委員にもお手伝いいただきました。この件についてはよろしいでしょうか。報告ということで。

(なし)

豊田政典委員長

そんなことも頭に置きながら、本日、進めていきたいと思いますが、資料のほうですけど、先に郵送でお送りした第6回資料というやつ、ちょっと郵便事情の関係もありまして、多くの方は昨日届いたと思われそうですが、皆さん、持ってきてもらえましたか。ない方、あれば、挙手願いたいんですが、よろしいですね。

じゃ、諸岡委員と日置委員に。あと土井委員もね。

二つ目の事項で説明から入りたいと思いますが、その前にもう一個のほう、さっき見ていただいたアイデアの書いてあるやつですけど、アイデア募集の。アイデア募集は項目の1項目で今からやりますが、その後はちょっと見ていただいて、3ページ目が県議会の請願について、その後は前回以降の新聞報道を事務局のほうでスクラップいただいて集約したやつですので、また、参考に見ておいていただきたいなということであります。

それでは、事項の一つ目ですけれども、近鉄内部・八王子線の乗客増加及び存続に関する市民アイデアの募集についてということを経験といたしますが、この経過ですけれども、10月5日の定例月議会終了日に急遽ご無理を言いまして集まっていたら、いろいろ意見もいただく中で、最終的に議長のほうに当委員会から提案をし、議長名でアイデア募集をしていただくよう要請するということでしたので、その日のうちに正副委員長のほうで議長に要請をしました。

傍聴に1人、市民の方が入りました。

その後、11月1日に各派代表者会議を議長のほうが開かれて、各派代表者会議で議論していただいたんですが、役所のほうに報告いただいたのは、結論として、当委員会で募集をしてくださいという答えが返ってきましたので、本日改めて皆さんのほうに報告をさせ

ていただき、このアイデア募集というのを進めていきたいということで議題にいたします。

まず、資料として、先ほどから言っていますホチキスどめ1ページ目、タイトル、“近鉄「内部・八王子線」の乗客増加及び存続に関する市民アイデアの募集の概要(案)”というやつで、これは10月5日に私のほうから示した資料であります。募集文案、それから、募集事項、応募方法、募集期間、これ、ちょっと変えなければいけません、それから募集広報、こんなことで提案をさせていただき、了解いただいた内容ですけれども、特に、あのとときに、10月5日に言っていた意見の中で……。

ちょっと待って。これ、直したやつと違うんと違う。近鉄ではなくというやつと。

失礼しました。10月5日に、募集事項の1、2とあって、その下にアスタリスク、いずれも、市民・行政ができることと、(近鉄ができることではありません)。近鉄に要望して、できるかどうかわからないので、市民が、乗客が、行政ができることということで、誤解のないように加筆させてもらっています。

ということで、募集期間を変えなければいけません、やることは決まったんですけれども、これについて、いろいろご意見を出していただき、修正しながら進めていきたいと思えます。この件についてのご意見をお受けしたいなと思えますが。

#### 小林博次委員

この特別委員会は、あくまでも調査研究やもんで、これ、この文章のままでアンケートを配布したとすると、混同する可能性が、何かこの委員会でできるという錯覚に陥る可能性がある、その辺の文章だけ修正してほしいと思うんです。

それと、例えば近鉄は赤字運営が続いているからと、こう滑り出しに書いてありますが、黒字になるかもわかりませんから、こういう表記と違って、こういう赤字とかこういうのは削除してもらったらどうか。今、やっているのは、路線の存続についてだから、今後でもいいんですが、存続について調査研究をしていると。総合交通政策調査特別委員会を設置して、鉄道存続に向けた論議を行っていますということですが、錯覚するといかんで、ここを、「論議」を「調査研究」を行っているということに変更してもらって、どうか。

それから、「尚、お寄せ頂いたアイデアについては」というところ、その2行目の特別委員会の論議の素材とさせていただくと。

豊田政典委員長

ちょっと待ってください。どこでした。「尚、」のところね。

小林博次委員

だから、一貫しておるのは、何を危惧しているかという、ここは調査研究の委員会で、何か常任委員会みたいに任せておけとって、やれる委員会ではないので、その辺がどうも混同しているのかなという感じがせんではないんやけど。

このアイデア募集は、私個人的には賛成をしました。ところが、実際にはアイデアがいっぱい出てきて、執行権のない我々が実践的にやると簡単な話にはならぬので、そのところの対応の仕方を間違えると、四日市市そのものが市民から批判の対象になってしまう。これはそんなこともあるかと思うので、このあたりの特別委員会のあり方についてをきちっと、言葉上もきちっと意思表示しておいたほうが安全ではないかと、こう思っているの、その辺だけ変えていただきたいと。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

今のを改めて確認しますが、修正案です。内部・八王子線についてはの次、赤字運営から点までの部分を消して、路線の今後について、市と近鉄が協議を継続していますというふうに直すと。それから、議論、特別委員会の議論というのは、調査研究に2カ所直すと。基本的な考え方、何かを決断してできるというふうに誤解を与えてはいけないので、あくまでも調査研究の機関であるということを意識した表現に気をつけなさいと、そんな意見だったと思います。これについて。

諸岡 覚委員

今の意見について……。

豊田政典委員長

今の意見については、そのように、小林委員の提案のように修正させてもらっていいで

すか。

関係あるの。諸岡委員、いいです。どうぞ。

諸岡 覚委員

全く私は論点が違うんですけれども、この前、都市・環境常任委員会の議会報告会でシティミーティングがあったんですよ。そのときにも何人かの方が、その市内インフラ整備ということで、ご意見が出されました。そうすると、市民の皆さんの意見というのは、一概にみんな存続派ではないんですね。別に存続しなくたって、バスでいいじゃないかという意見もあって、実際、最近そんな話を私自身があちこちですると、そんなに存続、存続という市民が多いかということ、決して多くはない。少ないとは言いませんけれども、圧倒的に多いというほどでもないんだなというのが実感としてあるんですよ。

この委員会も、あくまでも総合交通の調査研究であって、あくまでも鉄道存続に向けただけじゃなくて、あの路線の輸送力存続に向けた調査研究であるべきだと思うんですよ。だから、この文面だと、鉄道存続に対するアイデアだけしか募集できないけれども、そうじゃなくて、輸送力存続全般に向けたアイデア募集じゃないと、そのアイデアを出そうと思う人が著しく固定されてしまうんじゃないのかなと。だから、鉄道存続のためのアイデアも当然いただきたいし、鉄道以外の輸送力存続のアイデアもいただきたいし、いろんなアイデアがあっていいんじゃないのかなと。それが幅広く市民の意見を聞くということじゃないのかなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

豊田政典委員長

諸岡委員が総務常任委員会の議会報告会で発言されたというのは私も聞いておりますが、この委員会のその最初の確認事項として、まだ生きているのは、鉄道存続に向けた議論をしようということですから、それにのっかってこの企画を提案しております。その部分というのは、諸岡委員に言われた鉄道に限って議論していいのかというところは、根本的なところなんですけど、動きの中でいろんなことを考えていかなきゃいけない。最終的には出されてくるであろう議案に対して、予算案に対して、判断していくための、我々は調査をしているんですけれども、根本的なところですよ。今の時点でそれを議論していいものかどうかということも、実はないわけではないんです。というところで、土井



委員が関連の発言ですか。

土井数馬委員

そもそも論ですけれども、確かに総合交通政策調査特別委員会を設置しましたけれども、とりあえず近鉄内部・八王子線の存続問題を、存続をすることについてを議論していこうというふうに確認をしてあるはずなんですけれども。だから、その輸送量というのを、今、初めて聞いたんですけれども、だから、あくまでも近鉄内部・八王子線の存続についてをまず議論をしていこうと、そういうふうに確認されたように私は思っておりますけれども、委員長の方でその辺のちょっと確認をお願いしたいと思います。

豊田政典委員長

言われるように、議員政策研究会から提案をし、代表者会議を通じて本会議で設置が決まったときには、鉄道の、近鉄の経営による鉄道の存続と、子会社とかそういうのもありますが、鉄道の存続ということで設置された経過はありますよね。だから、それを踏まえるとすれば、土井委員が言われるように、まずは、まずはというか、鉄道存続の議論をして可能性を探ったり、アイデアを考えたり、そういうことを中心、それを議論していくという軸はぶらさないほうがいいと思うんですけど、どうでしょう。

土井数馬委員

恐らく諸岡委員が言うような意見も私は出てくるんじゃないかと思っておりますけれども、アイデア募集の際に。そんなもの書くなというわけにはいかないもんですから、当然そういう意見が出てくれば出てきたで、やはり尊重していくべきだと思いますし、別に存続に向けてのアイデア募集やけど、要らんやないかという意見も出てくるかもわかりませんので、別に縛りをかけて募集をするわけじゃないですから、このままやってもらえばいいんじゃないでしょうかね。もちろん先ほどの小林委員のように、ちょっと文章的には私もありましたので、さっきので、すかつとしたなというふうに思っておりますけど。

以上です。

豊田政典委員長

皆さんから意見をいただきたいと思います。広くアイデア募集ということになると、いろいろ出てくると思うんですよ。賛成、反対とか。そこまで広げちゃうとというのもあって、あえて絞っているんですけれども、どうでしょう。賛否とか出てくるもんね。

#### 日置記平委員

あまり難しいことを考えやんと、いや、ほんまに。何でこうなったかという原点を探ったら、近鉄さんが近鉄内部・八王子線は赤字やで困っておるという話からこの話が出てきたわけよ。議会はどうかといたら、困る利用者の人たちのために、私たちは何かをしなきゃいけないやないかということで、これがこの委員会の設置なんやね。だから、なら、私たちは私たちに、どんな政策的なサポートができるかということ、まとめることが必要なかということすな。市内に多くの単一自治会というのがあって、それをまとめてもらっている連合自治会さんの考えも一つの集約がされていて、我々のこの委員会の動きにも大変注目をしていただいている中で、だから、いろいろ委員長として、豊田委員長、ご苦労いただきますが、副委員長もいろいろとしてもらっているんですけど、いずれにしても最大の目的は、近鉄さんに存続をしてもらうことが最大の目的であるんですよ。だから、答えは、黒字になるための戦略は何か、我々がお手伝いできる方法があるのかということへいくということが大事と違うの。だから、それに向かって、しっかり我々はどこまで経営的なサイエンスに従ってできるかということにいくわけですから、議会、四日市市、そして市民、この三位一体、近鉄を入れて、一番よりよい方向を見つけてもらうための委員会ですので、細かいところにこう気配りすると、時間ももったいないし、もう目的だけを最大公約として進めてほしいと私は思いますね。

#### 豊田政典委員長

という意見をいただきました。ほかの方、意見があれば。

雰囲気がよく読み切れないんですけど、特になければ、どうでしょう、諸岡委員にお聞きしますが、文案というのは直すとして、小林委員の意見に従って、募集事項ですよ。特に。このままでいかがでしょう。

#### 諸岡 覚委員

いや、もう委員長に一任します。

豊田政典委員長

いいですか。任せていただけますか。

諸岡 覚委員

あえて希望を言わせてもらえるならば、1、2はそのまま、3番でもう一つ何かみないのがあると、そのいわゆる鉄道存続以外の人も書きやすいのかなというふうに、私の意見です。

豊田政典委員長

自由欄をつくる。

諸岡 覚委員

その他ご自由にお書きくださいみたいなというふうに。これだと、存続をしたいという人しか書けない書面なんですよ。存続以外にも、バスがいいんじゃないかとか、そういうようなアイデアを持っている人が何も書けないですよ。

豊田政典委員長

という提案です。

土井数馬委員

いやいや、存続しようということで、この特別委員会を設置したんですから、これはあくまでも存続に対するアイデアを募集すると、それで委員長の考えでいいんじゃないですか。

諸岡 覚委員

いいですよ。ただ、あえて言わせてもらおうならということですが、このままで結構ですよ。

豊田政典委員長

一旦通りましたし、ここは。戻ってきましたけど、今回これでいかせてください。

(異議なし)

豊田政典委員長

じゃ、もう一回文案を修正したやつをちょっと読んでいきますね。気がついたことがあったら、言うてくださいね。

募集文案。

「内部・八王子線」については、路線の今後について四日市市と近畿日本鉄道株式会社との間で協議を継続しています。一方、四日市市議会では、「総合交通政策調査特別委員会」を設置して、鉄道存続に向けた調査研究を行なっているところです。

今回、特別委員会では下記の事項について、市民の皆様から様々なアイデアを募りたいと思います。市議会議員36名だけではなく、四日市市民31万人の知恵を結集したいという考えです。

「資料」をお読み頂いた上で、具体的な提案を市議会まで、お寄せ下さい。

尚、お寄せ頂いたアイデアについては、実現可能性・経費・手法等を精査し取捨選択の上、特別委員会の調査研究の材料とさせていただくことと致します。

で、よろしいですか。

日置記平委員

これ1点ね。何で赤字が続いていることからというのがいけないのか、ちょっと私自身にはわからないんだけど、問題点はここにあるんでね。さっき私が言ったように、三位一体の新しい方向に行くためには、黒字でなければ、近鉄は乗っかってくれなくてはいけませんよ。黒字でないと。でしょう。黒字でないということは、赤字がないことに続いているわけ。これはメディアでいろいろと集約されているから、そうなんだけど、これがないほうがいいというのが、ちょっと私は、別にあつたほうがいいような気が、思います。私はね。だから、これから進め方について、いろいろアイデアをもらって、そのアイデアは、アイデアというのは存続せいというだけではないでしょう。そこにいろいろ戦略が生まれてくるの

で、こうしたらどうですか、こうしたらいいんじゃないですかと出てくる。それは限りなく黒字の方向へですよ。乗客増大の方向へいくので、原因が発生したのがこのところですから、これはあっていいと私は思うけど。じゃ、なければいいかという、いいわけでもないし、あってもいいわけだし。でも、原因はここから発生しているので、これでいいと思いますかな。

加藤清助委員

その文案のところで意見を出されている赤字を云々ということに関連するかと思うんですけど、資料をお読みいただいた上でというふうな文言があって、推測するに、乗客数の推移だとか、当然経営上の赤字黒字の簡単なデータだとか、そういうのがつくと思いますので、余り前段でいろいろ言わなくてもいいのかなと。もう資料を見て、率直にアイデアがある内容を寄せていただいたらいいのではないかと、私は思いましたけど。

豊田政典委員長

今、文案の1行目の赤字の部分をどうするかということですが、関係あるので、資料ですけど、ちょうど広報よっかいちが出ていますから、これを、僕はリンクさせてもらって、ホームページを見てもらってはどうかと思いつつ、ここにはグラフとか、その赤字額とか載ってないんですよ。そういうのをつけたほうがよければつけるし、近鉄内部・八王子線はピンチですみたいなことで、少し説明があると。詳しい数字は出てないんですけど。ということのを頭に置きながら、この「赤字運営が続いていることから」というのを入れるか、入れやんかという話をしていますが、あっても別にいいんじゃないですか。小林委員。

小林博次委員

いいよ、別に。

豊田政典委員長

文章の流れとして、あっても。

小林博次委員

赤字からスタートするというの、もうやめたらどうと言われたら困るやろう。赤字みたい、抜いておいてと。

豊田政典委員長

これ見たら、わかりますもん。

小林博次委員

近鉄線の存続のために何をしたらええのやということで、答えは単純な話ですよんか。赤字なら、市から運営費補助を入れりゃ動いたまんまになるわけやろう。それやったら、少子高齢化社会で、いつまで続くんやという問題が逆に出てくるし、だから、根本的に続くような施策を、そこで、調査研究で提案していくわけですよん。もっと正確に言うと、市民から一々こんなアイデアをもらわんだって、この程度の話なら、この委員会だけでも十分出るわけやん。

豊田政典委員長

本当はね。根本的な投げかけですが。

小林博次委員

若い正副委員長が頑張っておるのやから、協力をしておるのやけど。

豊田政典委員長

提案のときに言ったかどうか、記憶は定かではありませんが、広く議会が取り組んでいることをアピールしつつ、意見をもらうことによって、また市民の皆さんの関心もより高まるのかなという狙いもあるんですが、どうしましょう。じゃ、文案のほうね。「赤字運営が続いていることから」を入れるか、入れやんか。

小林博次委員

どっちでもええよ。

日置記平委員

赤字とか黒字というと、経営集団の経営的な表現になるわけですが、今回、商工会議所も随分頑張ってくれておるんやね。商工会議所の会員さんというのは経営者集団なんですよ。経営者集団がこれを見ると、やっぱり赤字だから黒字にして、そのためにどうするかということころは、商工会議所の皆さん方がそういう形で判断されているわけです。そういう集団もあるということになると、これは必要であろうと。

それから、諸岡委員の案のように、近鉄内部・八王子線を利用されている人は、いや、困ると、それは。とても困ると。でも、ただ、近鉄湯の山線やそれ以外の近鉄、三岐鉄道に乗っている人もいると、それはそこまで思わないという人もいる。それを、危機感をアピールするには、今、この市の広報にはピンチとかいう名前になっているわけやね。ここでは赤字という名前になっているのね。危機意識については、そのほうがええやないの。と、僕は思います。

以上です。

豊田政典委員長

余り時間を長くとりたくもないんですが、広報の言葉をちょっと引用して、皆さんの意見を取り入れて、こういうふうにしたらどうだということを言いますので、聞いておってください。

「内部・八王子線」については、路線の経営状況が厳しいことから、路線の今後について四日市市と近鉄が協議しています。

ちょっと路線が重なりますから、「内部・八王子線」については、経営状況が厳しいことから、路線の今後について」としてはどうでしょうか。それもあかん。

日置記平委員

よう似たもんやけど、委員長がそういうふうな提案したので、どうやね。もう、ええやん。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

あかんか。言うてください。

諸岡 覚委員

厳しいまでいくんやったら、赤字でいいと思うんです。小林委員が言われることはもっともやと思うんですけど、わざわざ書かんでええやないかというのは。

毛利彰男委員

どっちでもええですわ。書くということであれば、なくしてはどうかと思っておるんですけど、どっちでもええですけど、なくしたらどうかという意見です。

その理由は、厳密に言うと、赤字経営じゃないんですよ。近鉄は、連結でいったら黒字になるんですよ。だから、この近鉄内部・八王子線のこの単独の独立した部分だけについては、これは赤字かもわからないけれども、だから、正確にはこういう言い方はできないと思う。会社というものは連結決算していますから、これは黒字なんですよ。二百数十億の。だから、そういう企業の全体の中では、赤字不採算部門もあるわけですわ。どんな会社でも。だから、正確に書くんやったら、正確に書かなあかんですわ。だから、もう要らないと。

豊田政典委員長

消せと、という意見ですが、消しましょうか、じゃ。石川委員、ある。

石川善己委員

文章を変えるだけなら、僕の提案ですけど、利用者減が続いているからという文言ではだめなんですか。利用者の減少が続いているためという文言に差しかえるというのも問題がありますか。

土井数馬委員

さっき加藤委員からもお話がありました、資料のその中身ですわね。そこでもう少し補足を、その広報だけやなしに、この委員会で出してもらったような、それは正確かどうか



ちょっとわかりませんが、正確なものであれば、年々こう減少しているようなグラフとか、そんなものをつければ、この資料の内容で、別に簡素な文章でいいんじゃないかと思えますけれども。

豊田政典委員長

資料とあわせて決めておきたいんですけど、じゃ、1、2につけようと思っているんですけど、グラフは出ていますよね。近鉄提供の。この路線の赤字がわかるやつとか、人数とか、そういうのをつけて、ここは赤字経営を続けているというのを消していくというのでいいのかなと考えているんですけど、それでいきますか。

(異議なし)

豊田政典委員長

そうしたら、広報よっかいちとホームページ上リンクするとか、その辺も含めて、グラフを載せるということは了解いただきましたので、資料内容についてはお任せいただければ、そのようにしますが、それでよろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

あと、募集期間だけ決めたいんですけど、どうしましょう。期間はどのぐらいにしますか。1カ月にしておきましたけど、長いかなと思って。

小林博次委員

20日間ぐらい。

豊田政典委員長

長い。20日間ぐらい。きょうは11月6日でしょう。急いで事務局にお手伝いいただいて、広報広聴課や都市整備部とも調整して、やっていって、大体11月中旬ぐらいを目標にホー

ムページを立ち上げたりして、2週間から3週間ぐらい、そんなことでよろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

じゃ、任せてください。そこも。

じゃ、あと、広報の方法として、こんなことを我々正副委員長で考え得る限り書いたんですけれども、ほかに何かありませんかね。市議会のホームページ、それから市のホームページにも何とかリンクを張ってもらいたいなと思っています。それから、各地区センターにチラシの配布、マスコミに掲載依頼、で、自治会に交渉せなあかんのですが、四日市市自治会連合会にお願いに行っ、回覧できればいいと思いますが、ちょっとそれは無理があるかもわかりません。期間によって。そんなところですかね。

日置記平委員

広報やね。今、言ったの。宣伝の話やろう。今の中には商工会議所の人は入ってないですね。

豊田政典委員長

入ってないです。

日置記平委員

だから、商工会議所には商工春秋があるわけ、ニュースが。それから、高等学校のニュースがあるじゃないですか。ね。四日市市自治会連合会は言ったんやったっけ。

豊田政典委員長

はい。

日置記平委員

そんなところは入れたほうがいいでしょうな。

豊田政典委員長

というご意見をいただきました。既に動いている、署名とかで動いている商工会議所、四日市市自治会連合会、高等学校の校長会、ああいったところにも依頼に行くという意見だと思いますが、ただ、急ぐと、ちょっと間に合わなかったりするので、その辺も可能な限り正副委員長に任せてもらえば、走りますけど。

日置記平委員

任せます。

豊田政典委員長

よろしいですかね。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、この件については皆さんの意見を踏まえながら進めていきたいと思います。少しおくれたらごめんなさいという、おくれて、時期が。なるべく急いでいきます。

じゃ、1項目め、ありがとうございました。

ここまでにいたしまして、2項目め、説明を受けて休憩にしたいと思います。

資料の第6回資料という郵送した資料を見ていただき、今から順番に説明を受けたいと思います。

それじゃ、1ページから、都市整備部、お願いします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

私のほうから、資料に基づきまして順番にご説明したいと思います。

まず、1ページをごらんください。

8月30日の第3回特別委員会で報告させていただきました、四日市市自治会連合会さん、

鈴鹿市の自治会連合会さん、そして、高等学校のほうの要望活動の際の後で、近鉄さんのほうで、ホームページのほうに会社の考え方というのを掲載されました。それに関して、当方のほうから見解の相違があるというところで、9月11日付で近鉄さんに対して送付した資料でございます。基本的に四日市市が判断すべきことじゃなくて、近鉄さんが判断すべき事項だというところを、9月11日付で発送させていただきました。

2ページをごらんください。

その回答文書が9月24日に届けられております。その中で、BRTにつきましては、その8月21日の要望活動の際に、近鉄さんのほうから、四日市市向け、四日市市自治会連合会向け、そして、記者の方々のほうに広報がされたわけですけど、その辺のところが返ってきた文書がこれでございます。

これと一緒に届きましたのが、3ページでございます。

これは、正式といいますか、近鉄として、四日市市に対して、BRTの計画の素案として示されたものでございます。この一部の写真等につきましては、マスコミ報道に使われた写真でございます。上のほうに三つ写真がございますが、BRT（バス高速輸送システム）として走っている様子、そして、実際の笹川通りと近鉄内部・八王子線の交差部分におけるイメージを、連結バスを用いて示されております。

その中なんです、事業の採算性というところでございます。

投資の部分として例示がされております。連結バスと一般バスを使った場合、一般バスの場合というようなところになっております。それで、連結バスとノーマルバスのほうでいくと9億円、一般バスだけだと6億円ぐらい車両費がかかる。そして、なおかつ近鉄内部・八王子線をバス専用道化した場合の試算として、線路等を撤去するのに6億円、舗装工事等で12億円、総合計としては25億円から30億円というところで、これはマスコミさんの報道にも出ていた数字でございます。そして、その中には、ちょっと小さな字で申しわけないんですが、乗降場の整備費や交差点の信号システム、上のほうの連結バスのところで遮断するバスの踏切といいますか、というようなものについては入っていませんよと。また、線路として使っていた土地代、そして、それに関する償却資産のほうは含まれていないというようなところでございます。バスの連結バスを導入すると、その車両基地のほうにつきましても、長いもの特有のところ、車庫の整備が要るところがあるというところ、その額は入っていませんよというコマーシャルでございます。

そして、お客様の利便性の向上というところで、近鉄さんのほうから、BRTにすることで、定時性は確保できる。そして、便数をふやすことが可能であると。電車より乗降の場所をふやすことができる。低床化できる。懸案であります冷房化ができるというふうなところが指示されております。

ただ、BRT導入についての前提というのが、(3)としてございます。

この路線として継続するためには、バス専用線として、そしてまた、バスの車両購入費やら、もろもろのインフラ整備については全て公的補助でお願いしますと。そうすれば、適正な運賃でできる。現行の運賃は維持できるというような形で記述されております。

そして、右端のほうに、駅を四つほどふやすことができるんじゃないかというようなところが記述されております。

これが近鉄さんのほうから提案がありましたBRTの基本計画みたいなものになります。続いて、4ページをごらんください。

これは、10月19日に北勢地区高等学校PTA連合会で集められました署名2万838人分の署名を、名古屋輸送統括部、あの鵜の森のほうにあります事務所のほうへ出されたときのものでございます。これが学校関係者、PTA連合会さんのほうで持って行っていただいたというところの報告でございます。

そして、5ページからはこの先ほど申しました北勢地区の高等学校PTA連合会により署名を届けた際の各紙の報道でございます。8ページまでそういう関係のところを載せさせていただいております。

そして、9ページをごらんいただきたいと思います。

前回といいますか、第3回のごときにご指示がございました近鉄北勢線の当時の運賃表と、現在の三岐鉄道北勢線の運賃表のほうでございます。桑名駅から阿下喜駅まで、近鉄が経営されていたときには片道420円が、現在、三岐鉄道にかわってからは460円と、40円値上がりしているという現状でございます。その辺のところを記載させていただいております。

ただ、40円上がったというだけなんです、10ページをごらんいただくとわかるんですが、基本的に多くの方々が桑名駅で乗り継がれて、近鉄名古屋方面もしくは四日市市のほうへおいでいただいているというところの比較をつくらせていただいております。近鉄での経営段階では、阿下喜駅から近鉄名古屋駅の大人料金が700円、阿下喜から近鉄四日市駅間が570円ございました。それが現在どうなっていると申しますと、阿下喜から近鉄

名古屋間でいきますと890円、190円上がっております。同じように阿下喜から近鉄四日市間についても750円、180円の料金が上がっているところでございます。鉄道が2線という格好になりますので、運賃が打ち切りになりますので、継続運賃が作動しないというところがございます。

典型的なところが通学定期でございます。近鉄が経営されていた場合には、6カ月の通学定期が、名古屋駅までですと3万190円、それが打ち切り料金に伴いますので、阿下喜駅から近鉄名古屋駅間が9万1800円、3倍に上がっているところでございます。同じように阿下喜駅から近鉄四日市駅間につきましても2万9220円と9万130円というような料金体系になっております。継続的な料金とやはり打ち切り料金の作動と、そもそも近鉄のほうが学割定期の割引率が高いというところで、このような運賃の差が生じているというところがございます。

続いて、11ページをごらんいただきたいと思えます。

11ページのほうにはご質問があったことにお答えするものでございますが、近鉄、大手私鉄のほうに補助制度がないのかという格好の裏返しの表現にはなるんですが、国道交通省のほうでつくられております補助制度の抜粋でございます。

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業というもので、補助対象事業として、車両の整備やら保線あたりのところがございます。ただ、ここには適用除外として98条第3項第3号、大手民鉄及び大手民鉄に準ずる大都市周辺の民鉄事業者は対象外になるというところで、地方鉄道のみがこの補助制度が設定されておりますので、大手民鉄である近鉄についてはこの補助制度が適用にならない。実際、近鉄としては全体枠では黒字ですので、そういう制度がないという現状でございます。

そして、12ページのほうで、カラー刷りをさせていただきました近鉄内部・八王子線の沿線の土地利用の状況のものでございます。

ここで色を示させていただいておりますのが、赤色で明示させていただいておりますのが未利用地の土地でございます。61.7haぐらいあるということでございます。ちなみにこの設定条件は、近鉄線から500mの範囲内をエリアとして調査させていただいております。赤色に続きまして、次に緑色がございます。緑色は現在生産緑地の指定を受けて、生産緑地として農地をつくられている部分でございます。そして、青色の部分でございますが、多くの面積を占めますが、開発行為がなされたエリアでございます。これが95haほどござ

います。実際その多くの土地利用がなされておられますので、このような結果になっております。それほど空き地といえますか、未利用地がない状況になっているというのはごらんいただけると思います。なお、白地の部分ですが、もうこれは開発行為等が起こる前から、住居として利用されている部分につきましては、そのまま着色せずに抜かせていただいております。

続きまして、13ページをごらんください。

この近鉄内部・八王子線沿線の土地利用の状況でございます。この沿線沿いは全て市街化区域でございます。第1種住居地域もしくは第1種、第2種の中高層住居地域、そして、内部線のほうにつきましては一部準工業地域が、その辺が混ざっているというところでございます。全て市街化区域ですので、その用途地域に基づいて土地利用をしていただけるエリアになっております。

続きまして、14ページのほうをごらんいただきたいと思っております。

近鉄内部・八王子線のシミュレーションでございます。平成27年度から10年間のこの鉄道運営におけるところでございますが、まず、先に15ページのほうをごらんいただきたいと思っております。

これは、このシミュレーションをするための設定条件が、15、16ページで示させていただいております。まず、収入の部でございます。基本的に分社化をして、第1種、分社化をして経営をしていくという前提でございます。基本設定のほうの参考としましては伊賀鉄道さん並みに考えていくというところで、運賃は現状より2割ほど上げさせていただく。ですから、近鉄四日市駅から日永駅につきましては170円から200円に、近鉄四日市駅から内部駅までは220円から250円。そして、打ち切り料金になりますが、近鉄名古屋と内部駅を結ぶ場合におきましては690円から860円、610円が近鉄分、250円分が分社化した新しい鉄道分という形でございます。そして、通学定期につきましては、現行の近鉄さんですと、80.7%の割引から、伊賀鉄道並みの70%に置かせていただいております。通勤定期におきましても43.1%から、伊賀鉄道並みの38%に。そして、値上がりをするによりまして、ある一定の客離れが見込まれるということで、伊賀鉄道並みの8.6%が利用を避けるであろう。高等学校が多いものですから、高校生が自転車通学に切りかえるなんていうところが、伊賀鉄道と似たところがありますので、この数字を利用させていただいております。

運賃収入につきましては、基本的に平成23年度の実績をベースに、人口統計動態のもの

を使って減じさせていただいています。近鉄さんでおつくりいただきましたので、全国的な数字をもとにさせていただいておりますので、総合計画で使っている人口動態とは少し異なります。運輸の雑収入については、現状のまま変わらないだろうというところがございます。

そして、これから支出、必要経費の部分でございます。人件費については、基本を平成23年度と置かせていただいております。ただ、ここで少し本社必要分とかいうものが入り用になりますので、ちょっと16ページをごらんいただきたいと思います。

分社化することによって、赤で囲われた部分、今は近鉄さんの本社ベースのほうでやっていただいておりますので、近鉄内部・八王子線として置かれていない人材の部分でございます。社長から総務企画、運輸、施設というこの統括する部門のほうの方々の人件費が必要になってくるというところがございます。青で囲まれた部分の37名の方々につきましては、現行でもこれだけの人材で維持管理、運行をしていただいておりますので、この辺は続いて必要になるという計算をいたしております。修繕費につきましては、現状のベースをしていくというところで積み上げられております。経費につきましても、現行のまま平成23年度の実績のもの、諸税につきましても同じですが、ただ、ここで車両更新を平成27年度から30年度に実施するというところで、減価償却、そして、その新会社のほうで3分の1分は車両の購入費のほうに必要になってまいりますので、このあたりの新たな借入金が必要になってくるというところで、支払利息を計上しているというところがございます。これが設定条件でございます。

ちょっとお戻りいただいて、14ページにお戻りいただきたいのですが、先ほど申しましたように、今の近鉄内部・八王子線としてはない人件費が新たに必要になってくるというところで、本社機能分、人件費のところでは米印がついていますが、4000万円が必要になってくるというところの計算をしております。それに基づきまして、計算を行っております。10年間の平均では、3億6600万円の収入に対して、6億6500万円の支出が毎年必要になってくるというところで、平均といたしまして3億円弱の赤字はそのまま続くというシミュレーションデータでございます。これが近鉄より提供を受けました、分社化をして10年間経営を続けた場合のシミュレーションというもので、いただいたものでございます。

そして、17ページをごらんいただきたいと思います。

もちろん鉄道として経営を続ける場合のシミュレーションというものと同時に、近鉄の



ほうから提案があったBRT高速輸送システムを使った場合のというところでございます。

鉄道のコストにつきましては、基本的に平成23年度の5.3億円という数字を置いた上で、BRTとの比較をするという形になっています。これについては深い、かなり深く掘り下げてというわけじゃなくして、一般的なその乗り合いバスの収支計上というもので示されております。これは、国土交通省から出されておりますバス輸送の、乗り合いバスの輸送原価というものが毎年公表されておまして、その平均値が1km当たり437.54円という格好になっております。これは、民営、公営の平均をした数字のほうでございます。ここには記載されておませんが、国土交通省のデータでいきますと、民営のバスの1km当たり単価というのは348.16円、そして、公営バス、これは東海ですので、名古屋の市営バス等が入ると思いますが、626.97円。1km当たり走らせるのにこれぐらいの額がかかるということでございます。その平均値の537.54円を使わせていただきますと、一応近鉄内部・八王子線の実車走行km数が年間で50万kmというところですので、これを掛け算すると、2.2億円という形になります。ですから、今の近鉄内部・八王子線の5億2700万円に対して、2.2億円で済むというところがございます。

ただ、これにつきましては、近鉄から提案があったもので、いろんなところで設定条件がございます。その辺はこの四角で囲われた部分でございますが、初期投資の部分については公的支援を受けるということを前提にしておりますので、道路整備やら、バスの車両購入については全て公的のほうでやると、このBRTの運営会社のほうでやるわけではない。そして、その専用道と整備されたものについては、道路であるから、そんなに維持管理費がかからない。これは、鹿島鉄道跡のBRTのヒアリングした結果で、そんなにかかってないのでという形で、計上していない。その設定条件の中に、BRTのほうにつきましても、基本的に公道としておると。近鉄さんの試算のほうでは、その土地のほうの売却やらその辺は考慮せずに決まっておりますので、私道になってくると、その整備やら、その辺についてはまた別途金がかかるというところがございます。なおかつBRTのところの説明をいたしますが、交差点の処理システム、踏切に似たようなものとか、信号機の設置等につきましては全く考慮をしていないというところがございます。あと、人口の増減等につきましては、今回は想定せずに設定しているというところ、近鉄内部・八王子線にかわるBRTについては、2.2億円の運営コストで足りるという報告をされております。

そして、18ページから続いているところなんですが、これにつきましては和歌山電鐵貴志

川線の再生に関する、和歌山市から頂戴いたしました資料の抜粋をつけさせていただいております。猫の駅長やら、その辺で非常にマスコミさんのほうにも取り上げていただいている貴志川線でございます。いろいろご苦労された点について、抜粋してつけさせていただいております。これについては特にご説明はさせていただきますませんが、全国的な成功事例でございます、年間8000万円程度の赤字補填が行われているというのがこの貴志川線の現状でございます。

30ページ以降につきましても、最近のマスコミ報道のところをつけさせていただいております。

以上が、私どもからの報告及びお伝えしたいことでございます。

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。

最後のところの貴志川線、それから、資料ナンバー11番、37ページからのところは、項目の事項3番目に改めて扱いますので、また後ほど議題にいたします。一応資料の説明をいただいたところで、休憩をとりたいと思います。10分ほどを目安に休憩をしていただき、戻ってきていただきたいと思います。

14：36 休憩

14：50 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

ただいまより説明いただいた資料についての質疑、ご意見から入っていきたいと思いますが、いろんな動きがある中で、特に近鉄からBRTを提案されて、報道機関もそれを大きく報道している。この委員会の進め方を、果たしてどこをさわって、どこに向かっていけばいいのかという迷いが実は正副委員長にもありまして、論点を整理しつつ、最初の取り決めでことし中に予定ではあと2回、きょうを含めずに2回ですけれども、第1次委員

会意思を決定していこうということを決めてもらいましたが、それがどういった形なのか、必要なのか、不必要なのか、迷いがあるところで、今後相談をかけさせていただきたいと思いますが、きょうのところは資料に基づいてご意見やご質疑、あるいは追加資料の請求をいただく中で、聞かせていただく中で、論点を整理し、次回以降にこの委員会の議論、調査を進めるべきことについても、また相談しながらいきたいと思いますので、ご了解いただきたいと思います。わかっていただきましたか。言いたいことは。

それでは、ご意見、ご質疑、追加資料等を出していただきたいと思います。どうぞ。

日置記平委員

この資料に対する意見にも関連しますが、今、委員長が方向性についていろいろご苦労いただいておりますが、この資料については、BRTというところの説明がありましたけど、私としては、方向性はあくまでも存続ということですから、今の電車を存続するところへ視点を置いて、積極的にその方向へ意見をまとめることが一番ベストであるというふうに思っています。

土井数馬委員

私も同意見なんですが、BRTのこういうふうなものも出していただいて、それを見て、初期投資を全部公でということであれば、ざっと見ても50億円ぐらい、これ、かかりそうやないですか。そうしたら、10年間で見たら、50億円かかるのであれば、今、年間3億円のマイナスを補填したって30億円、10年単位で見ると、ええ参考になったなというふうに思っておりますけれども、方向性としてはやはり電車でという、四日市のほうもそういう方向ですので、今、歩調を合わせてぎりぎりまでやる、ここでやるんじゃないですけども、感覚的にはそんなふうには思っております。

以上です。意見です。

豊田政典委員長

意見。

中川雅晶委員

例えばそのBRTのコスト比較、こう単純にしてもらっていますけど、これもいろいろ想定があると思うんです。BRTも、ほかのそのバスの路線とどう連動するかによって変わってくるでしょうし、本数はふやすって当初は言っていますが、これは逆に裏返せば、簡単に減らせるということもありますので、そのリスクもあるということをやっぴり念頭に置いておかへんかったら、このままのみにしてしまうとあれかなと思います。

ただ、BRTにしても、これ、それなりのコストがかかるということは、これ、先ほど土井委員が言われたように、はっきりわかったなと思うんですけれども、あと、この14ページの収支のシミュレーションですが、これは近鉄からデータ提供って、このままの表をデータ提供されたということと理解していいんですか。

#### 館都市整備部理事

近鉄さんのほうからこのままいただきまして、一、二度やりとりはしました。見やすくするとか、裏面の諸元をもうちょっとわかりやすくしてくれとか、そういったことの協議はいたしました。基本的なデータは全て近鉄さんからいただいたものでございます。

#### 中川雅晶委員

とすると、このシミュレーションが、もうそのまま、これ、どういうふうに評価するかというのは難しい問題がありますし、僕は、どう考えても人件費が高コストで、これはもうちょっと下げる施策はあるんじゃないかなと思いますけれども、例えばこれの収支をもうちょっと細かく、例えば分社化をした中においても、分社化といってもいろいろ方法があると思うんですけど、その収支を高コストではなくて、もう少しこうコストを下げて、この経常損益を圧縮できるような方法があるのか、ないのかということと、それから、あと、先ほどのその実際に運賃のところ、運賃も費用がこうかさんでくると。今よりも運賃が高くなってくる。特にその名古屋とか行く場合の運賃が上がってくると。何よりも学生の定期が3倍ぐらい上がるということが、ここで示されているということですから、実際にもうちょっとこうはっきりと、どういうふうになるのかということと、例えば現在の赤字を補填するほうがどうなのかというような、もうちょっと対比した正確な資料をいただければなというふうに思うんですが。

## 館都市整備部理事

まず、この人件費でございますが、これは大前提として伊賀鉄道と同じように、近鉄のいわゆる100%子会社で運営をしていただくという前提でございますので、近鉄のいわゆる一般的な人件費で計算をされてございます。したがって、これはその近鉄の子会社で運営する限り、これだけの人件費はかかってくるんだらうなというふうには思いますので、委員がおっしゃるように、これを下げるといふことにしようとする、これはもう近鉄から離さないとか下がっていかないということになります、例えば三岐鉄道北勢線の例を見ると、じゃ、いきなり別の事業者がここに乗り込んできて、この線路を運営するというのは難しいので、徐々に徐々にというんですかね。最初、近鉄の出向者と申しますか、残った方がある程度残って運営をしていただいて、徐々に徐々に新しい会社が、三岐鉄道北勢線の例でございますけれども、三岐鉄道の職員に少しずつかわって行って、徐々に人件費が下がって行っているというふうな形には、三岐鉄道北勢線のほうはなっております。したがって、そういう形にしないと、人件費は下がっていかないのかなというふうなところでございます。

それから、市民側のというか、その利用者側の運賃については、これはあくまでこのシミュレーションでございますので、伊賀鉄道の例で想定をさせていただいております。これについては、このままではちょっとわかりにくいので、もう少し、じゃ、利用者がどういふふうな形で負担増になるのかというのを、もう少しこうわかりやすい表にしたらどうかというご提案でございませうか。そういう資料がということでございますか。

## 中川雅晶委員

もうちょっとこう判断するのに正確な、正確というのもあれですけど、なるべく判断しやすいようなシミュレーションをいただければなと思うんですけど、これも、今、おっしゃったように、収支のシミュレーションは近鉄がそのままという方法ですよね。いきなり別会社とか第3セクターというのは、今、出しにくいって、それはもうひょっとしたら経緯を経てそういうこともあり得るということですけど、できればそれも、いろいろな分社化も、いろんなその選択肢の中でどういう、具体的にどれを選択したら、どれぐらいになるかということも想定できればありがたいんですけど、少なくともこの収支の部分と、それから、市民が実際に運賃等で負担しなきゃいけない部分というのを明確にした

上で、今とBRTも含めてどうなのかというのを、わかりやすい、そして、比較するようなものが欲しいなというふうに思います。

館都市整備部理事

それでは、次回、このシミュレーションの場合には、市民負担が実際どれくらい増になるのかというところがわかるような整理を1回させていただきます。

豊田政典委員長

今の関連ですか。

加藤清助委員

この資料の。

豊田政典委員長

今のところ。

加藤清助委員

今のところではないけど、この17ページのコスト比較に関して。

豊田政典委員長

ちょっと待って。今の中川委員の話というのが、その三岐鉄道北勢線の実績と、それから近鉄が提供したそのままのやつを比較すると、どうやら定期も高くなるし、通学通勤がこういうふうになるんだらうというのは想像できるけど、近鉄のデータを使って、子会社の場合、100%近鉄子会社の場合はそれがどうなるかというのが一つ、それから、時間がかかるかもしれないけど、ほかの会社が経営した場合は、それが料金が幾らになるとか、あるいは収支だとか、それをBRTと比較できるといいなという話だと思うんですけど、どこまでできるんですかね。

館都市整備部理事

そこが非常に難しいところでございます、これは結局あくまで想定のものしかつくれませんし、責任を持ってどこかの別の鉄道事業者の方がそういう試算をしていただけるかどうか、それは非常にいろんな諸元が、バックデータが必要でしょうから、そういうところに、別の会社はその試算をお願いするというのは非常に難しいのかなと、現状では。あくまでその辺は近鉄さんがお持ちのデータですし、近鉄さんのほうがそれを提供されるというのはなかなか難しいところも、会社の中のいろんな、この経費一つ一つが多分積み上がったものでございますので、そこまでは多分なかなか出にくいのかなというのが、今、私どもの率直な感触でございます。

豊田政典委員長

それ、近鉄100%子会社のパターンについては、今、提供されているデータから比較できるような形にできると、それをつくってもらおうということですよ。そこまでですね。まずは。

今は関連で。

森 智広副委員長

その分社化においても、先ほどおっしゃったように、子会社にするのと、また別の新しい会社をつくるのかと本当に違うと思っていて、三岐鉄道北勢線ですと、例えば10年経過して、利用者の逸走はあったものの、だんだん乗る人がふえてきていて、逸走された段階から10年で10%以上の乗客数がふえてきていたりとか、収益も上昇傾向にあると。あと、コストも、段階的ですけども、10年で2、3億円ぐらいのコスト削減ができていたという実績があるんですよ。ですから、この完全子会社化にすると、近鉄体系のまま子会社化しただけなので、組織がぼこっと分かただけなので、抜本的な経営改善ができていないまま出しちゃっているんで、これをどうするかというのはちょっとわからないですけど、一概にこれを、この数字だけではないということなんですよ。ですから、分社化した場合に子会社化以外の選択肢も、今、あるのかということも考えていかないといけないですかね。

豊田政典委員長

そうですね。ということをお頭に置きながら、済みません、加藤委員をお待たせしたので。

加藤清助委員

質問ですけど、この資料の17ページに近鉄からのデータ提供で、鉄道とBRTのコスト比較の試算の下に、四角の枠でアスタリスクが四つあるんですけど、三つ目のこのBRTコストの推計方法は、あくまで道路は公道であることが前提という、公道のその認識なんですけど、今ある鉄道をさっきの前提の資料でいくと、線路を剥がして舗装にして、専用バスを走らせるということの計画案ですよ。その道が公道であるということの認識というのは、四日市市の市道認定をする公道という意味なのか、その底地も市が買い上げて公道という、公道の認識のこの近鉄のデータの説明書きなのか、そこら辺。

館都市整備部理事

用地の処理について、まだ話し合いをしているところまではいってございませんが、近鉄が申ししておりますのが、これは市道として整備をしてほしいと。

加藤清助委員

買い上げるの。

館都市整備部理事

買い上げるか、その辺はまだそこまでの話はしておりませんが、整備をして、要するに鉄道を剥がして道路にするのを行政でやってほしいと。市でやれば市道になってくるわけですね。それは公道ということになります。それが近鉄の、今、申し入れというふうに我々は理解しております。

加藤清助委員

だから、そういう意味合いの市道という認定やけど、それは、今は財産としては近鉄の固定資産ですよ。それを近鉄が市に売るのが、寄附するのとか、その評価額の何%ぐらいでとか、そういうレベルに将来発展していく話だということ。



#### 館都市整備部理事

一応現時点でそのBRTについて正式に協議をしておるわけではございませんので、そこまでいっていませんが、ただ、話の中でそういうのは当然、協力してもらわなきゃあきませんよねというみたいなことは言っております。それは場合によっては無償で提供してもらうということも含めて。もしなれば。ただ、今、現時点では正式な協議をしておるわけではございませんので、雑談としてそういう話はしておりますが、今後の正式な協議になっていけば、それも一つの詳細なところでの協議事項になっていこうかと思えます。

#### 加藤清助委員

先行でそのBRTを走らせておるところも多分公道という形であると思うんですが、そういうところの事例なんかはあるんですか。情報としては。

#### 館都市整備部理事

鹿島鉄道の跡地のBRTは公道ということで、あそこは二つの市にまたがっておったと思うんですが、それぞれの公道でございます。最近出ております三陸鉄道でございましたか、あれはJR東日本が独自で整備をされました。あれは公道ではございません。

#### 豊田政典委員長

ちょっと整理をさせてほしいんですが、ちょっとお待ちくださいね。

土井委員と中川委員が言われて、加藤委員が言われたことで、BRTになった場合の話がされていて、土井委員は50億円ぐらいじゃないかと言われてましたが、つまり3ページの資料、近鉄提供のところの初期投資25億円から30億円というところに含まれてない金というのが幾つかあって、その一つが土地を有償で市が買う場合の土地代ですよね。それから、償却資産の除却費、それから3ページにあるバス車庫の土地代、車庫施設整備費、それと、17ページにもありますが、道路保守維持管理費用、将来的なところとか、交差点処理システム費用とか、こういうのが25億円から30億円には含まれてないんですよ。こういったところ、土井委員なりにざっとした試算をする、50億円ぐらいになるんじゃないかというご意見だったと思います。今のところはっきりしていない、恐らくかかるであろう金が随分とあるんじゃないかという意見だったと思いますし、後ほどまた、これ、必要であれば

追加請求していかなあかんかなというところも頭に置いていただきたいなと思います。

じゃ、小林委員、お待たせしました。

小林博次委員

資料の14ページ、これ、人件費が3億3600万円で、これ、37人の人件費としては高過ぎると思うんやけど、そこら辺はどうやってはじいたのかな。それから、修繕費なんかでも、平成27年から6200万円、平成31年には7500万円と新しくしたのに、何でこんなに修繕費が入り口からかかるのかね。だから、その辺のもう少し詰めた資料。それから、減価償却が、これ、平成29年から平成31年まで1億1000万円、平均で7900万円、この減価償却の仕方についてもちょっと理解しかねるところがあると思うんやわ。ちょっと説明して。これ、その辺を普通の数字に置きかえると、これ、マイナスではなくてプラスになると思うんやけど。

館都市整備部理事

そのあたり、また次回、きちっとした内訳をご説明させていただきます。まず、今、わかっている範囲をご説明させていただきますと、まず、人件費のこの3億3600万円につきましては、その下の米印の人件費というところをごらんいただきたいと思います。現状は37名の現場でいろいろ働いていただく方々の、当然人件費、福利厚生費が入っているのと、平成23年度の3億1300万円の中には、その37人の人件費プラスいわゆる本社経費の4000万円が入っておるという状況でございました。ただ、平成27年度以降は、めくっていただいた16ページ、本社を別会社にしますと、こういった赤い枠で囲った、いわゆるこういう社長も含めたそういった責任者を設置しなければならない。これはこれだけの人数を設置する必要はないと聞いております。兼務をすることも可能だというふうに聞いてございますが、それらの経費がやはり出てきて、その分が6300万円と、戻っていただきますと、6300万円ということになります。その結果、現状の人件費3億1300万円に対して、この2300万円増の3億3600万円というふうに試算をしているということでございます。これらについてはまた資料を提出させていただきます。

それから、修繕費の中身については、これは次ページの15ページの中身でございますが、ある一定のその必要経費を算定していただいておりますが、先ほど上がってきているじゃ

ないかというご指摘がございますので、そのあたり再度きちんと聞き取りをいたしまして、資料整理をさせていただきます。

それから、減価償却費がなぜふえておるかと申しますのは、平成27年度から車両更新をしていくという前提になってございます。車両更新のうち、3分の2は国、県、市で補助いたしますが、3分の1は事業者負担ということになってまいりますので、その分が償却費にきいてくると。私ども、聞いておりましたら、車両につきましては13年間の定額償却をしていくというものだそうでございます。そういったことで減価償却費は伸びてきておりますので、そのあたりも言葉だけであれでございますので、資料として整理をして出させていただきますしたいと思います。

#### 小林博次委員

それと、これ、新会社をつくった場合、近鉄が幾らぐらい、100億円ぐらいは出すのか。いやいや、笑っておるけど。赤字路線をそのまま渡すわけやで、どこの世界に、あんだ、赤をそのまま持っていけという話があるの。ないですやろう。三岐鉄道にかわったときも、北勢線が、これ、50億円ぐらい近鉄から出ておるよね。50億円では少ないと思ったけれども、だから、いずれの場合もそういう話もやっぱりきちっとしておかんとまずいよな。

#### 館都市整備部理事

これは、今回はもう本当にあくまでシミュレーションということでございます。したがいまして、一番下に、14ページの一番下にこれだけの赤字が出てまいります、実際この赤字分は借入金をしていくという前提で、その借入金をしていくことによって利息もふえていくという、これは、こんなことはあり得ないと思います。実際には、通常であれば増資とか、三岐鉄道北勢線の場合はこの分を各市町が補填しておるわけですね。ですから、今のところは、これ、シミュレーションですので、赤でずーっと書いてございますが、実際にはこういう運営はできませんので、なにがしか増資であったりとか、先ほどの市のほうの補助金であったりとか、そういう形でこういう運営をしていくということになるかと思っておりますので、あくまでこれはシミュレーションというふうにご理解いただきたいなと思います。

豊田政典委員長

ほかに。

毛利彰男委員

ちょっと資料を見せていただいたり、話をお聞きしていると、BRTに入っていくという、そういう理解でいいのかな。本来これはその鉄道を譲れないという、そういう議論をしている中で、そのBRTとの比較論まで、コスト論も入るということになると、今、これ、交渉事ですから、交渉しているわけですね。これ、傍聴者も含めて全て、これ、オープンになっておるわけですね。手の内を全部見せておるわけですね。

それが行政として交渉している上で、何ら支障がないというのであればいいんですけども、BRTも比較をして、そして、税金の投入まで幾らぐらいまで許容できるという、そんな話までずーっと来ると、何のためにやっているかわからんような部分も出てくるわけですね。

だから、そういう交渉事の中でこの委員会の役割が、どこまでそれをオープンにしながら、どこまで追及していったらいいかという部分は非常に大事な部分だと思うんです。仮にBRTまでやるということであれば、今もう推測とか、前提とか、近鉄提示の資料とか、そういうものばかりでやっているわけですね。

だから、びしっと本当に比較論を、鉄道とBRTとの比較論、イニシャルコストからランニングコストから、トータルで幾らかかり、そして、行政として公的資金の導入がどれぐらいになるんだという、そこまで、やるんだったらもう本当に比較できるその表をつくっていかないかと思うんですよ。

そのあたりは行政としては、いや、心配せんでもええよと、言ってないだけで、きちっともうそんなのはつくってあるというのやったらいいんだけども、本当にBRTがいいのか、あるいは鉄道なのかとか、あるいはどうしても鉄道を譲れないとか、そういう部分を含めて、最終的にはその税の投入ということにつながっていくというふうに思うんですけども、そこら辺のための、だから、議会として、それが承認できるのか、できないのか、それはどういう根拠をもって、それは資料があって、そして、許容できるかという、そういう最終判断をしなければいけないわけさ。来年には。そこまで至るには、本当に推測とかそういうのは排除した形で、誰が見ても納得できる資料、比較資料をつくっていかな

いかんと思うの。

だから、ちょっと聞いたことを言うて、これ、こんなですわという、お茶を濁すだけやったら、もうやらんほうがましですわ。やるんだったら、本当にきちんとやらないかんです。外部のそういう知恵も借りて。

だから、きちんと大会社の近鉄さんと太刀打ちをしながら、その入り口にあるわけさ。行政の人が。支援としては何十万人の応援があるけれども、窓口はあなたたちなんですから、手の内もあけないように、見せないように、これ、交渉事ですから。だから、最終的に税の負担が一番少なくて、そして、市民の人に一番喜んでいただける方法を選択しなきゃならないのが目前に来ているわけじゃないんですか。

だから、単にこれ、いただいた資料に基づいてという、きょうはそこまでなのかもわかりません。委員長さんの考えでは。でも、それだけでは収まらないわけよ。これが本当に正しいデータなのか。そして、それを裏づけできるようなそういうデータも得られるのか。そこまでやる必要があるという委員会であれば、やらなけりゃいけないの。これは委員長さんの考え方もあると思うんですけれども。

だから、物すごい、今、厳しい交渉事の真ん中にあるわけですよ。そういう中でいたずらに、いたずらということは失礼や、何か手の内を見せてしまって、やるというのは、本当にいいのかどうかというのはよく考えなけりゃいけないことだし、相手にしているのはもう本当にすごい会社なんですよ。民間ですから、民間の経営状態にそんなくちを挟むことなんていうのはできないの。普通はね。そういう中で公的な支援をするために、そして、忘れてはならないのは補助金ですよ。国、県の補助金、これが必ずくっついてきますから、そういうものを含めたら、市としての税金の投入はどうなるかという、そこまでやっぱりその資料を提示することが必要じゃないかというふうに思いますね。BRTに入っていくということであれば。

以上です。

#### 豊田政典委員長

今のご意見、まさに正副委員長の打ち合わせのところでも、迷いというか、話し合いをしたところでありまして、我々正副委員長としては、鉄道存続のための調査研究という筋は守ったまま、ただ、近鉄からBRTを示された以上、そのことの検証というか、比較と

いうか、そこも避けて通れないだろうということで、資料を出させていただき、また、質疑を受けているところでありますが、まず、じゃ、毛利委員からは、理事者は交渉上どうなんだというところの問いかけもありましたから、理事者のほうのその点についての考えを答えていただきましょうか。当委員会が扱うのは、言葉は悪いですけど、近鉄のペースに乗っかっていくんじゃないかということも、そんな意見もいただいているところだし、私もそんな思いもないところではないんですが、交渉上、これも公開でやっていますから、微妙な質問になってしまいますけど。

#### 館都市整備部理事

交渉上というか、今、我々、近鉄と話をしている中で、現時点ではこの特別委員会の運営をしていただく、ご請求される資料づくりについて協力しながら、そのあたりもある程度信頼関係というか、その資料づくりについては非常に協力をしていただいております。毛利委員がおっしゃるように、交渉事ということになってくる場面というのは、いわゆるどれだけ、委員がおっしゃるように、税負担をしたら、近鉄は運営できるのかとか、あるいは鉄道の場合だったら、これぐらいだけれども、バスの場合だったら、これぐらいの税負担でできるんじゃないかとか、そういったことの比較を今後していかなければならないであろうというのは、両者認識をしてございます。その部分についてはまだまだこれからの部分もございまして、しかも当然まだまだいろんなパターンがございまして、今、持ち合わせているわけではございませんが、いろんな政策判断もそこにかかってくると思います。

したがいまして、今、まさにお示ししているのは本当に純粹に今の状況と申しますか、近鉄内部・八王子線を例えばこうしたらどうなのか、こうしたらどうなのかというところを1個1個潰しているというふうなところだというふうに私は認識をしております。その過程の中で、幾つかいろんな議論をしていく中で、今、委員がおっしゃられたように、税投入として、あるいは税投入の額と、それから市民の利便性とをある程度こう比較しながら、どういう方式が一番いいのかといったことを、最終的な判断をしなきゃならん時点がいずれは来るというふうには思っておりますけれども、現時点では、まず、鉄道で残す場合にはどれぐらいの経費を確保しなければならないのかというところが、まず、ベースに必要であろうということで、まず、近鉄さんからいただいたこの数字を、まず近鉄さんの

子会社として運営をしていく場合には、これだけの赤字が出る。裏を返せば、これだけの費用を出せば、継続はできるというふうな資料としてあるのかなというふうに思います。

さて、それが本当に市のその税金として投入する額と、それに見合ったその市民のサービスといったところで、それが果たして許されるものかどうかといったところは、これはまだまだ私どもだけで判断できるものではございませんので、市全体として総合的に判断するところになってこようかと思えます。

ただ、これが一つの答えではございません。今後、先ほどおっしゃっていただいたような、経費の中身をもっと見て、もう少し経費節減できるところがあるんじゃないかとか、あるいは場合によっては、他の事業者であれば、もう少し削減できるんじゃないだろうかというご意見もいただいてございますので、そういったところが探れるかどうか、ちょっとまだ自信はございませんけれども、そういったことも一つ今後の我々としてはやらなきゃならんところかもしれません。

ただ、何度も同じことを申すようでございますが、今の現時点では鉄道として残す場合にはどれぐらいの経費を確保しなきゃならないのかと、そのあたりをある程度つかんでおかないと、次の展開に行くにしても、次の展開、別のモード、輸送モードということも、今後考えなきゃならんといったときには、それが一つのベースになってこようかと思えますので、まずは、だけど、鉄道を残すという前提でのいろんなシミュレーションなどを、やっていかなきゃならんのかなというのが思いでございます。それについては、今、近鉄さんにも協力をいただいているというところでございます。

#### 毛利彰男委員

大体わかりました。オープンで、誰が見ても、誰が聞いても納得できるようなそんな交渉を進めていくと、そして、それに値する資料、データをつくっていくという、そういう意思があたりだというふうに理解しましたので、そういう方向で、やる限りは精査をして胸を張れるデータをつくっていただきたいと、そういうふうに思います。

以上です。

#### 豊田政典委員長

今の関係で少しご意見いただきたいんですが。

土井数馬委員

今、理事からいろいろご答弁がありましたけれども、あくまでも今の時点では、市長もおっしゃっていますけれども、鉄道で維持したいんだと、これはもう間違いないところですよね。それで、BRTですか、その話が出ていますけれども、私はこの資料を見ましても、鉄道の優位性をこの資料から見出そうとするわけですよ。BRTはいろいろええふうに書いてありますけど、鉄道のほうがいいじゃないかと。環境の面から見ても、あるいはこのまちのシンボルとしても、観光にも利用できる。だから、そういうふうな資料の出し方を、僕はしてもらっておるといふふうに見ておって、あくまでも、どうや、鉄道のほうがええやろうと言えるような資料じゃないかなといふふうに見ていけば、出てきても別段問題ないじゃん。だから、そういうのを見出していくのがこの委員会じゃないのかなといふふうには思うところですけど。意見ですけど。

豊田政典委員長

ほか。この件。じゃ、副委員長。

森 智広副委員長

私も委員長が先ほどおっしゃったように、正副委員長でどういうふうを考えていくかというところをいろいろ話し合ったんですけども、まずやはりその鉄道維持ということが前提にあって、ただ、BRTが俎上に上がってきた段階で、何もBRTのことに触れずに鉄道ありきという議論になってくると、こちら市民に対する説明責任が果たせないなという思いがやっぱりあります。ですから、鉄道の優位性をはっきりするために、BRTのことも徹底的に調べて、ここに出していかないといけないと思っています。例えば運送原価においても、じゃ、これ、本社費とかいろいろ間接費が入っておるのかどうかとか、あと、50億円の初期投資の問題もしっかりと出していかなあかんし、あと、経済、経営的な問題じゃなくて、法的問題ですね。道路交通法の問題とか、いろいろ経営的な問題以外にも課題があると聞いています。ですから、その課題をしっかりと目に見える形で挙げてもらって、BRTにするにはこれだけかかるんやと。それでもBRTをしますか。それでするといふんなら、それで仕方ないと思いますし、やっぱりちゃんと情報は開示していかな



ければならないし、ただ、あと、鉄道の優位性という形で輸送量と定時性を確保できるかという問題があると思います。やはり近鉄はこうBRTを提示した以上は、これを客観的に証明できるような理由がないと、なかなかクリアできないと思います。この状況では、全然近鉄さんも本気でシミュレーションがされているのかもわからない状況なので、その辺の説明責任も含めた資料というのを、今後お願いしたいと思っています。

豊田政典委員長

資料請求を含めて意見をいただきました。副委員長から。

この件ですか。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

違う。

毛利委員からその問題提起があって、皆さんに意見をいただいたり、理事者の考えを説明してもらいました。土井委員や副委員長が言われた方向で、BRTについても毛利委員が言われたとおり、どうせやる、どうせというか、公開でやる以上、きっちりとした資料を受け取って、きちんと比較していく必要があるだろう。ここ、しっかりと。という方向でいかなければいけないと思っているんですけど、この点については、皆さん、同意していただけますか。

土井数馬委員

どうしても当然経費でこう金額ベースで見がちなんですけれども、私がさっき言いましたのは、そのBRTかバスかわかりませんが、この今の近鉄内部・八王子線の持っている価値というのは、金額では図れない部分もあるということなんです。だから、その辺はどういうふうに見ていくかわかりませんが、だから、その辺も含めてもう少し議論はする必要があるんじゃないか、そんなふうに思っています。

豊田政典委員長

先々そういうところの議論も出てくるかと思うんですが、まずはBRT案に対して不十分なところがあるならば、不明確なところがあるならば、請求をして、近鉄から出してもらって、我々も検証していくという作業が必要となりますが、そんな進め方でよろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

次回までにまた資料請求をしていきたいと思いますので、不明瞭な経費については求めていきたいと思ひますし。

小林博次委員

BRTだけでは、資料としては若干まずいと思うんやわね。本線の場合と、それから、子会社をつかってやった場合、ご指名されているけど、それから、BRT。それから、日本の中ではバスで走って鉄道線路も走るというデュアルモードビークルもあるわけやし、だから、そういうものを比較して、資料として検討するというのが、調査研究の範疇やろうなと思うんやわね。だから、どこかから先へやっていくと、今、言ったみたいに、ちょっとややこしくならへんのと。僕もそう感じながらしゃべっておるんやけど。毛利委員と同じような気持ちのことをしゃべっておるのやな。ああ、隘路に入らへんかなと。だから、出すのなら並行して資料を出してもらわんと。で、それぞれ論議をしていけば。別に論議せんでも、一括論議していけばええわけやね。そんなようなことで進めてもらうとありがたい。

豊田政典委員長

鉄道として近鉄100%子会社の14ページあたりの追加資料請求はいただきましたやんか。これのもうちょっと詳しいやつね。それから、BRTについて不明な経費、それから、副委員長が言われたような部分、これは近鉄に求めれば出してもらえると思うんですけど、今、最後に言われたデュアルモードビークルというやつ、鉄道も走れるし、道路も行けるやつでしたっけ。これっていうのは、近鉄は試算していればいいですけど、してなかった

ら、行政につくってもらえるのかな。その、すぐできるのかなという気がするんですけど。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

いわゆるDMVにつきましては、JR北海道が確かにいろいろやっておられました。そして、十五、六人乗りのが2000万円から3000万円で作っています。その大型のものを試作したようですが、結局陸運局の免許が取れずに計画が破綻している。そして、その2000万円、3000万円のバスの開発費で3億円ほど、その開発費としてかかっているというところで、日本でまだ余りその辺のところは進んでおりません。その中でいまだにちょっと自動車会社のほうに資料請求を求めて、日本の自動車技術で近鉄内部・八王子線の車両ができないかというのを、ちょっと問いかけはしておるんですが、まだ実際のところ色よい返事といたしますか、回答をいただけていない。ご検討はいただいております。催促をしましたら、検討は進めているが、まだお出しできないというところだったもので、もうしばらくちょっと時間がかかるのか、催促はしておるんですが、ちょっとこちらの思うようにいっていないという現状がございますので、DMVにつきましてはちょっと資料が、我々のほうとしても、出しにくい。今、お願いしておるバス技術を使った電車車両みたいなものというものは出していただけると思って、今のところお待ちしているようなところですので、とりあえず現状等の報告は以上でございます。

豊田政典委員長

今は車両についてお願いしているんですね。その運営とか経費とか、そういうところは頼んでないですね。もちろん頼める相手と違うもんで。それをシミュレーションしようと思うと、それは不可能に近いですね。

館都市整備部理事

まさに小林委員がおっしゃるように、本当にデュアルモードというのは最先端のものでございますので、まだちょっと一般的に使っている部分が少ない。今、課長も申しましたような形ですので、ちょっと経営的な面での比較というのはなかなか難しいのかなというところがございまして、委員ご提案としては非常にいいご提案だと思うんですが、そこま

でのデータまではちょっと出にくいのかなというところでございます。

豊田政典委員長

今ちょっと発言を待ってもらっている方もいますが、次回に向けて、どんな資料をというところで少し時間をとりたいと思います。BRTについては、近鉄にさらなる資料を請求していく方向で議論していますが、きょうの資料で何とか費、何とか費というふうで、25億円から30億円に入っていない部分の経費、試算している範囲で出してもらおうというのが一つ、それから、副委員長が言われた定時性の確保が可能なかどうか、輸送力の維持が可能なかどうか、そういったところを我々が判断できるような資料を請求していくということだと思っております。今、出ている範囲で。ほかにBRTに関して、じゃ、石川委員。

石川善己委員

輸送力のところにも関連をちょっとしてくるのかなと思うんですけれども、この表を見て、やっぱりBRTって現実的じゃないなと改めて思っているのが、結局代替で行こうと思ったら、バス、普通のバスだと24台で、ラッシュ時間やと3倍の量を走らせるという部分にあって、結局このBRT自体は時間どおりに走れるかもわかりませんが、結局これが通ることによって、遮断機がおりて、道路をとめてしまう時間というのがかなり長くなるんじゃないかなと思うんですよ。要は、じゃ、この24台、あるいは30本走った場合に、その遮断機がおりている時間がどれだけ長くなるのか。その辺が近鉄さんから出せるのか。出てくるのであれば、それを受けて、今でも朝夕の通勤時間帯は慢性的な渋滞がある中で、より一層の渋滞を引き起こす危険性というのを私は心配をしまして、その遮断機がおりている時間をもとに、渋滞が、じゃ、どれだけ加速する、ふえるのかという部分の計算ができて、シミュレーションが立てられるんやったら、そういった資料が欲しいんですが、なかなか難しいんですかね。

豊田政典委員長

石川委員の意見について。

( 発言する者あり )

豊田政典委員長

ちょっと聞いてくださいね。お二人。聞いてください。

館都市整備部理事

済みません。これはまだ近鉄はそこまで検討できてないんです。というのは、交差点の処理をどうするか。

( 発言する者あり )

館都市整備部理事

そこに話を絞らんでもいいのかもわかりませんが、そこにまだ正式な協議に乗っていませんから、結局最終的に交差点処理については、我々だけの判断ではなくて、いわゆる警察、交通の公安委員会のほうの判断が非常に大きくなります。交差点処理をどうしていくかということ、交通安全の面です。これは先進事例においても、そこで相当な議論がされているように聞いております。したがって、今、絵で遮断機がついておりましたが、道路と道路の交差で遮断機があるというのは、四日市市でははね上げ橋のところ、臨港橋を上げるときに遮断機がありますが、それしかございません。したがって、そういうものがそのバス専用道のところにそういうふうなものができるのかどうかといったようなところも、それはどちらかという法的な面という意味合いだと思んですが、物理的にはできるかもしれませんが、法的にそれが可能かどうかといったようなことを、まだまだこれから、その他にいろいろございますけれども、その辺はクリアしなきゃならん課題がたくさんございますので、じゃ、先ほど副委員長からもございましたが、今、どんな、BRTをする場合にはどんな課題があるのかというのもある程度整理はしていかないとはいけません。

豊田政典委員長

委員の皆さんには、その資料として理事者なのか、近鉄なのか、両方どっちでもいいん

ですが、次回までにこんな資料が欲しいというのと加えて、疑問でもいいです。この点をわかればはっきり聞きたいとか、課題とか、そういった意見をちょっとこの時間に出してほしいなと思います。

小林博次委員

脱車社会の時代に早晚突入していくわけやけど、そのときに果たす鉄道の役割というのはかなり大きいんやわね。だから、学者連中のそういう方向に向けた問題提起があるはずで、そういう文献がないかどうかということと、それから、新しい公共が国で打ち出されて、地方もそういう公共をつくっていこうということの中で、企業が果たす社会的責任、社会的役割、これがあるはずなんやけど、今のところ近鉄には見当たらんやけど、やっぱりそういう定義みたいなものとか、それらしき資料がもし文献であるのなら、手に入るのかなと。ちょっと難しいけどな。

豊田政典委員長

頑張ってみます。

小林博次委員

社会的責任は果たしてもらいたいもんな。

山口智也委員

私も資料請求ですけど、土井委員が先ほどおっしゃったことに少し関連しますし、先ほどの小林委員もおっしゃった部分に少し関連しますが、BRTではなく鉄道じゃないといけない理由という部分で、一つはやっぱり環境の部分でどうすぐれているかということが大事だというふうに思っているんですけども、その部分の環境面での資料が近鉄から出るか、ちょっとわかりませんが、ちょっとそれを出していただければ、CO<sub>2</sub>の排出部分ですとか。ちょっと難しいかもわかりませんが。

森 智広副委員長

推進する側なんで、案外あるかもわかりませんよ。

豊田政典委員長

今の件もそうですけど、出せなかったら、ごめんなさいということで聞かせていただいています。特にBRT関連のところを出していただくと、この時間、ありがたいんですけど。

ほかに手を挙げていた方、見えましたね。

伊藤 元委員

17ページのところなんですけれども、米印の3番目、BRTコストの推計方法では、あくまで道路は公道であることが前提ということなんですけれども、これ、それでもし私道となってしまった場合はということで書いてありますけれども、これ、今、軌道敷内というのは、近鉄さんの敷地になりますよね。これを公道にしていくということになっていって、公道ということは誰でもが走れる道路。公の道路。それで、それを市が整備することね。そうなったときに、このBRTのそのバスが占有するわけですよ。それってどうなのかなということ。そうすると、占有料を払ってもらえるんやろうか。市のほうに、逆に。その辺はどうなんですかね。その辺のすみ分けがちょっとわかるような……。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

静かにしてください。

館都市整備部理事

これはもうあくまで一つの先進事例でございますが、鹿島鉄道の場合は、先ほど申しましたように、公道ということになってございます。したがって、一応公募をしたようでございます。そこをバス専用道として運行する路線バスを公募して、何とかというところに決まると、一応そういう手続をとっているというふうに聞いてございますので、その辺は本当にもうちょっと先の話かもしれませんが、そんなことはやらんならんかもしれせん。

伊藤 元委員

そうすると、公募をして、そのバスを走らす事業者を決めていくということになるの。今の話。違うでしょう。ちょっとごめん。わからんもんで、もうちょっとしっかりと。

豊田政典委員長

ちょっと僕が勘違い、見えてないんですけど、公道、道の話をしているんですよね。

伊藤 元委員

そうそう。

館都市整備部理事

今、そこが少しかう矛盾しておるんですね。話としては、近鉄はそこをバス道路として整備をしたら、自分のところで経営をして、バスの経営をしてやっていく自信があるとおっしゃっておるわけですね。初期投資を全部公共がやってくれればと。ただ、そこで一つ矛盾しているのは、道路を市がつくと公道になりますと。公道になったら、単独随契のようにはなかなかいきませんねと。公道ということになると……。

伊藤 元委員

道路占用料をもらわないかん。

館都市整備部理事

道路占用料をもらうかどうかは別として、いろんなバス会社はたくさんほかにもあるわけでございますので、市内に。そうすると、そこは公募しなきゃなりませんから、物すごく無責任な話をすれば、そういうところが、別に近鉄以外にやってくれるというところがあったら大歓迎ですということになるわけですね。近鉄としては。だから、そういうところがなければ、私のところがきちんと責任を持ってやりますよということかもしれません。いずれにしてもそういう、若干、今、矛盾したところはございます。そういうふうなことでございます。



伊藤 元委員

わかりました。

それならそれで、これ、今、提起されておるのは近鉄さんの自社側の考えを一方的に出しておるだけで、そうやって言うてくるんやったら、こっち、公のほうは公のほうとして、今、言われたように、あんたんところばかりやないよと。そこで競争が発生してくるんやで、そなん自分ところはこれでもうけようと思っておるのに、どうなんということになるんちゃうのかなと思うんですよ。ですから、我々市側のほうがやっぱりその辺はきちっとしたものを、こうなるんやったら想定はしておかなあかんと思うんやわな。ある程度。その辺を今は出すべきときがないかなと思うんやけれども、きちっとまとめて腹をくくっておいてほしいなというふうな要望というか、思いですけれども。

小林博次委員

いやいや、それはあかんですわ。本線をどう残すかという話をしておるのやで。

豊田政典委員長

ほか、請求、資料請求とか疑問とか出してください。

諸岡 覚委員

鉄道の優位性をきちっと明確にしていかなければいけないという前提で議論をするならば、やっぱりこのBRTのことをもっときちっとわからなきゃいけない。何人かの方がおっしゃっているんですね。この3ページの資料なんかを見ていても、余りにも漠然とし過ぎているというご意見も、何人かの方がおっしゃった。もっとこの部分の具体的な数字を落とし込んだ資料を、例えばこういうインフラ整備の部分を公共で負担してほしいという要望はよくわかるけれども、具体的にもっと、最終どれだけかかるのかというところをきちっと資料をいただきたいなと。今、土井委員が、今というか、前段のところできっと50億円から、それ以上かかるかもわからんというような言い方をされたけれども、本当にそれぐらい井勘定のデータでしかないわけじゃないですか。そのところをもっと明確に出してほしいという資料請求をしたいんだけど、それをすると、いわゆるもう検討に入

ったということになるんだと思うんですよね。

それで、ちょっとそこから展開して話を聞きたいんですけど、1ページの資料のところのその一番最後から2行目の「双方協議していくものと考えております」のこの双方というのは、近鉄と四日市市の話なのか、近鉄と市民の話なのか、これをまず明確に。近鉄と四日市市という意味でよろしいですか。

館都市整備部理事

これ、近鉄と四日市市という意味でございます。

諸岡 覚委員

で、双方この協議をしていくということですよ。この「協議をしていく」の協議というのは、このBRTも含めた意味の協議ですか。それともBRTに関しては、やはり前段のように協議はしないということですか。これは何の協議の意味ですか。

豊田政典委員長

これまでの委員会でもその辺の議論があって、BRTについては正式に提案がされてないので、議論、協議の議題に乗せないよという時期がありましたが、その後、正式に提案がありまして、今の時点でどうなのかというところだと思います。

館都市整備部理事

今は、現時点では、まずは先ほど申しましたように、鉄道として残すパターンをまず中心に協議をさせていただきたいと、我々は申しております。一方で近鉄サイドは、資料としては出していただいておりますので、近鉄さんとしてはBRTも一緒に協議をしてほしいと、そういうふうなところございまして、今はそこが若干かみ合っていないところがあるわけですね。あくまで現時点の市の立場としましては、鉄道での存続については中心的にやって、ただ、BRTは提案をされておりますので、我々としては勉強はしていかなきゃいけないと、いろんな事例、他の事例とか、それを全く知らないというわけにいきませんので、市としてはそれについて勉強はしていきたい。どういうふうなものがあって、どういうふうな課題があるかとか、そういったことは当然提案されたわけでございますので、

そういったことを独自で勉強をしていかなきゃならんというふうな思いはございます。

諸岡 覚委員

そうすると、BRTに関しては勉強はするけれども、協議はしないということによろしいですか。

館都市整備部理事

はい。

諸岡 覚委員

であれば、あくまで勉強したいので参考程度にということで、そういうもっと具体的に幾ら欲しい、欲しいという言い方は失礼、幾ら補助が必要なのかということをもっと具体的に尋ねていってもいいかと思うんですが、その辺の資料請求をしていただくよう要望します。

豊田政典委員長

わかりましたか。

諸岡 覚委員

勉強のために。協議じゃなく。

豊田政典委員長

最後のところがちょっとわからなかったんですが、もう一回別の言葉で言ってください。最後の言葉。

諸岡 覚委員

ですから、市としてはあくまでも鉄道存続という大前提があるので、BRTにしていくという協議はしないというスタンスだと、今、おっしゃいました。ただし、勉強はしていくとおっしゃいました。ですから、私が求めたいのは、あくまでこれは資料請求の議論で

すから、勉強のために、先方がBRT移行に伴う公的補助をもっと具体的な金額、どの分野でどれくらい必要なのかと、もっと具体的な金額を、勉強のために資料をいただきたいということです。

豊田政典委員長

BRTの場合に。

諸岡 覚委員

はい。いわゆるこちら側が負担すべきもの、向こうがしてほしいと思っているものですね。それについて資料請求をしたいと思います。

豊田政典委員長

わかりました。

土井数馬委員

今のやつとちょっと関連することを先に言いますね。だから、他都市で、さっきの鹿島鉄道でしたか、どこかでやっておるところだったら、実際幾らかかったかわかりますので、それにこうシミュレーションして当てはめれば、かなり近い金額が出るかと思しますので、近鉄がまだやったこともないところですから、わかりませんので、そっちのほうがかえって正確かわかりませんので、それも一遍出してほしいと。

それと、またもとに戻りますけど、経済効果とよく言うやないですか。委員長。例えば今のままのこの100年もたった鉄道をこのシンボリックに走らせた場合、また、今回そのアンケートをとられて、今後のやり方のいい方法が出てきた場合、そういうふうに走らせたら、実際四日市市に対する経済効果は幾らなのかとか、あるいはそのバスで転換したら、どうなるのかとか、その辺のはちょっとざっとした、今、話ですけど、出ませんか。どこかそういうところへ、何とか総研とか、あの辺へ出せば。

豊田政典委員長

それはどういう、もう一回、BRTの場合ということ。

土井数馬委員

いやいや、今の鉄道を走らせると、100年たっていると、そういうふうな意味づけをして、四日市市のシンボルとして、あるいは観光のものとして、さっき山口委員さんが言うておったように、環境も含めて、そういうふうなイメージでこの列車をこれからも走らせていくとなれば、きちんとしてですよ、沿線の商店もそうですし、四日市市全体として、この電車で走っていくことを続けていくことでの経済効果というのはあるのか、ないのか、一遍知りたいですし、だから、実際は運営費では3億円と言っていますけれども、赤字と言っていますけれども、実際まちとしての経済効果は別にあるんじゃないかというふうな見方もできるんじゃないかと思えますので、その辺どこかでうまくこう出てこないかなと。よく中日ドラゴンズが優勝したら何十億円とかいうやつ、ようわからん。今までもようわからんのですけどね。経済効果も、だけど、どうやって計算しておるかわかりません。わからんのなら、これもわからんなりに出てくるんじゃないかと思ひましてね。一回ちょっと研究してもらえないかなというふうに思っております。

豊田政典委員長

じゃ、理事者と相談させていただいて、できる限りということで承りました。  
ほか、資料請求と疑問点、ありませんか。

土井数馬委員

BRTで、近鉄のほう、何年かしたら、これなら黒字に転換できるなんていうことをちょっと言っていたようなことがありましたけど、じゃ、初期投資を公費全部で負担するのであれば、黒字に転換したときは、それをくれるんですかね。そのままずっと運営していくのであれば、当然それ、全部最初は払わせておいて、もうかるやつはとっておけ、それはおかしいと思います。その辺ちょっと疑問が残っています。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

ありがとうございます。

ほか、よろしいですか。

毛利彰男委員

関係ないことはあかんの。

豊田政典委員長

ちょっと待ってください。

中川委員、前から収支の例えば約3億円の赤字とか、そこをもう少し詳しく検証する必要があるんだというご意見も言われていますが、この辺はどうなんですか。何か出せるんですかね。

中川雅晶委員

これはどういう選択をするかによって、いろいろ想定される、分社化もいろんなパターンがあったりとか、その分社化のパターンに応じて、例えば市民が負担しなきゃいけないものも変わってくるとかって、具体的な、それと、このまま補助した金額との対比であったりとか、BRTとの対比であったりとか、そういうのは具体的に知りたいという意味で申し上げたんですけど。ただ、もう一つその分社化をした中で、このまま近鉄の分社化と、例えばいろんなパターンでの分社化によって、その雇用の創出であるとか、そういうところが、例えば四日市市民がもうちょっと潤える方法はあるのか、ないのか、どうなのかなという意味合いもあったんですけども、ただ単に近鉄の中での分社化で、はい、ちゃんちゃんではなくて、そういう、こういう人件費ももうちょっと細かく見ていったら、どういう人材とか、そういうのはどうなのかなとかいうのも、ちらっとは思っていただけ。別にそんな深くはない。ただ、さっき言ったように、その大きいところの意思決定をするのには、やっぱり正確な数字が知りたいという思いがあったので、想定なので、それは100%ではないんですけども、より精度の高いデータが欲しいという意味合いでずっと言っているだけの話です。

それで、例えば後のところで学者のところも載っていますけれども、そういう作業をするに当たって、こういうところの知見も活用できへんかなという思いはあります。

豊田政典委員長

いい流れをつくっていただきました。

皆さん、大体きょうの時点で資料請求や疑問を出してもらいましたが、僕、休憩しようかどうか迷っているところなんです、三つ目の事項をどうしても決めてもらわなあかんもんで、休憩はしてもらっていいですか。それとも走りますか。

小林博次委員

このまますればいいやん。

豊田政典委員長

じゃ、走ります。

きょうのところの2番目は終わりかけていますが、毛利委員、ちょっとお待たせしました、どうぞ。

毛利彰男委員

この記事に、3ページのところにあるんですけども、県議会へのそのアプローチといえますか、依頼、このあたりが今どうなっているのか、議会としても、市議会としても、県議会のほうにきちんと行動、アプローチをして、動いていただくようにしていただけないかなという願いがあるわけですが、この記事を見ますと、残念な言葉がようけ並んでいまして、この総務地域連携常任委員会でも発言しておるのは志摩市の議員さんですし、それから、執行部の答弁では、四日市市の動向、近鉄と四日市市の動向を静観すると、こういうふうなことが書いてあります。これ、請願が採択されたにもかかわらず、こういう形で静観しかないのではちょっと許せないなというふうに、まして四日市市から議員が何名も出ているので、もう少し行動していただければなというふうに、他人事とっておるのと違うかなとそんな気までしますね。次の選挙ではもう応援せんとかうかな、そんな気持ちまで抱かせていただけるような、そういう情報しか、これ、見せていただけていないので、実際はどうなんだろうかな。もし、それでこんな状況やったら、この委員会から、あるいは議会からがいいのかどうか分かりませんが、きちんとルートを通じて県議会のほ

うでも動いていただけるように依頼されたらいかがでしょうかね。

豊田政典委員長

今、話が出てきたのは、こっちのつづりのほうの一番最後に伊勢新聞の記事をスクラップを載せさせてもらいました。請願を受けて、予算決算常任委員会総務地域連携分科会ですかね、その分科会の記事です。冒頭報告のところで申し上げたように、確かに県の補助メニュー、既存の補助メニューでは、近鉄内部・八王子線は当てはまらないというのはあるんですけども、別に法律上、市町村と近鉄が協議しなければいけないとなってますから、県としてもいいというのは変ですけど、加えて県立高校がたくさん沿線にはあるということを鑑みたときに、冒頭の私の発言になったし、毛利委員と同じ思いなんですけど、有り体に言えば、三重県や県議会は動きが見えないじゃないか。他人事みたいな気をしているんですけどというご意見だと思いますが、この点についてちょっと時間をとりたいと思います。皆さん、意見を出していただきたいなと思うんですけど。

きょうのところはないですか。

森 智広副委員長

この記事を見ると、国に働きかけをして、国が動けば県が動くという発言に見えるんですけど、国にこういった補助メニューがない限り、県は国に責任を押しつけて、なかなか前向きな姿勢にはならないんじゃないかという思いがあるので、何が言いたいかというと、県にも頑張っていたきたいなと思っております。

豊田政典委員長

そのとおりで、毛利委員からも提案はあったし、私も冒頭申し上げたとおり、今、見えないので、県には、県議会の動きが。我々なり、議長なり、市議会なりから、県議会や三重県に対して働きかけができないのか、やるべきではないか。いや、そうじゃないのかというところを議題にしています。

芳野正英委員

その支援のあり方もそうなんですけど、今、その四日市市と近鉄の双方の協議になって



いますけど、ここにその県の担当者が入ってくるからどうということもないんですけど、一つの姿勢として、いずれその支援も難しいし、放っておくのか、今、見守っていると言いますが、本来ならその県の担当者もそういう交渉の場に本来なら入ってもらって、議論を一緒にしてもらおうというのが、これからのその連携としてはあり得るのかなと思うんですけど、そういう呼びかけはあんまりしないですか。県の担当者に一緒に同席してほしいとか。

#### 館都市整備部理事

今までの近鉄さんとの協議の中に、県の方に入っていたことはございません。我々が県に近鉄との協議状況を、県の担当者の方に随時ご報告をするというような、今、形をとっております。そういう場ということになりますと、例の公共交通の戦略をつくったときの会議、これはもう県さんだけじゃなくて、あらゆる事業主体の方に入っていて、大きな会議になってしまいますので、そういう場では、今後ある程度この方向性が固まったときには、その場でそういう議論はしていかなきゃならんというふうには思っていますが、まだまだその段階には至っていないと思っております。

#### 芳野正英委員

その段階に至っていないというのか、それはもちろん交渉事なので、近鉄さんに県も同席させてほしいと言って、ノーと言われれば、それで終わると思うんですけど、これ、逆に県の立場に立ってみれば、県内でこれからこういう赤字廃線の問題というのは、いろいろ起こってくるわけですね。そのときにいろんなその近鉄側の交渉ですとか、向こうの姿勢、態度なんかも、通常はやっぱりこう認識をすべきなんじゃないのかなと僕は思うんですよね。そうすると、やっぱり県にも同席をしてもらうべきだろうし、今のように全くその市と近鉄の協議を見守り続けるだけというのは、その広域行政としてはどうなのかなというふうに僕は疑問に思うので、一応それをどういう形で締めていったらいいかわからないんですけど、県にも呼びかけるという、近鉄にもそういう形で県を入れたいというような要望を出すとか、そういう動きというのが、これから期間は短いんですけど、検討できないですかね。もちろん県としては、こうやって単独支援は難しいと言っていますし、今のところはもう多分面倒くさいことにはかかわりたくないということなんだろうと思うんで

すが、それは逆にこちらとしては働きかけていかんといかんのかなというふうには思うんですけど。

豊田政典委員長

今、行政、四日市市から三重県に対する働きかけをやっていくべきじゃないかという意見でした。ほかに、議会としてとか、ありますか。ない。

日置記平委員

内部地区連合自治会さんがみえるので、名前を出させていただいて大変恐縮ですけど、内部地区連合自治会さんは県の関係の部長さんだったので、せっかくだから、後で、この場でご意見をいただくわけにはいかないかもしれないけど、当局は一遍ひとつ相談されるのも一つだと思いますよ。もう長くやっておられる、知識も豊富な方ですし。今、たまたまお顔が見えたので、そう思いましたが。

あわせて、やっぱり県にも相談は何もかけていいんじゃないですかね。それから、県だけやなしに、国もかけてもいいんじゃないですか。面倒くさいかどうかは彼らが判断することで、やっぱり市民がこうして悩み苦しんでいるところに際して、やっぱり共同歩調を合わせていろいろと知恵をいただくという考えが私はいいと思いますね。

豊田政典委員長

あと、ありませんか。この件については。

中川雅晶委員

県会議員の名誉のために言っておくと、関心ないことはないと思いますし、私のところはたくさん、私のこの資料も某私と同じ党の議員には、渡させていただいていますので、県議会は非常に関心を持っていますし、深いところ、この、ここでどういう議論をされているかということに関心を持っていますから、そのことについてというのはあると思うんですけど。もう一つ、この近鉄内部・八王子線と四日市市の関係についてはなかなか口出しできない部分があるかもしれないですけど、もうちょっと広げてみたら、三重県とその近鉄の関係というのも、近鉄内部・八王子線だけではなくて、向こうの本当の近鉄のメー

ンルート、経営のこの計画を見ると、メインルートは伊勢志摩から奈良、大阪方面になっておるわけで、四日市市は入ってないのは残念なんですけど、ただ、三重県はまた歴史街道計画の中にもちゃんと伊勢志摩というのが入っていますので、そういう美し国の戦略からいくと、そういう大きいところのくくりでは三重県もやっぱりかかわってもらわなきゃいけないので、そういうところでその話し合いの場を持つとか、こちらの意見交換をしてみるとかという、県議会とか県とかという部分はあるかなと思いますので、それも委員長にご努力いただいて、お任せさせていただきますので、よろしくお願いします。

豊田政典委員長

何を。

中川雅晶委員

その辺の企画。

日置記平委員

力強く要望しますって言わなあかん。

中川雅晶委員

要望します。

豊田政典委員長

この委員会の議論内容については適宜議長にも報告することになっていますから、皆さんの思いは同じだと思います。認識は違うかもしれませんが、三重県も県議会もともに動いていただきたいという思いは同じだと思いますので、そのことも議長にも伝えさせていただいて、機会があれば、機会を見つけて働きかけていただきたいということは要請させてもらいたいなと思いますし、皆さん方もそれぞれ7人の県議会議員と言葉を交わす場面があると思いますので、議会での議論、市議会での議論を伝えていただき、また、ともに取り組んでいくことを伝えてもらうというところですかね。きょうのところは。聞いている限り。毛利委員、どうでしょう。

毛利彰男委員

それで結構です。

豊田政典委員長

また、皆さんのほうでも頭に置いていただいて、具体的に県や県議会に要請する場面も来るかもしれませんから、記憶しておいていただきたいと思います。

それでは、最後、3項目めに移らせていただきます。

事項書の三つ目は、参考人の出席を求めることについてとなっていますよね。前々から出ていますし、きょうも中川委員あたりからも言われましたが、今までに赤字路線を再生した路線の関係者であるとか、あるいは鉄道の研究している学者であるとか、そういった方からアドバイスを受けてはどうだという議論をしてきました。話し合いをしてきました。そこで、事務局と正副委員長とで、何人かリストアップしたのがきょうの資料の一番最後のところ、37ページから、7名の方、それから、その前の和歌山電鐵貴志川線については特に18ページから詳しい資料もつけてあります。これについて、今まで副委員長のほうで説明をいただいた後に、参考人としてお願いしていく方向なのかどうか。それから、ほかの委員から個人的にもらっている意見もあるんですが、時間があれば視察に行きたいねという意見もいただいていますので、そのあたりを決めていきたいなと思いますので、3番目の事項へ行きます。

じゃ、副委員長、まず説明をお願いします。

森 智広副委員長

まず、資料37ページからなんですけれども、事務局に用意していただきました参考人リスト7名の方の説明を簡単にさせていただきます。

まず、1人目、長谷川一彦さん。この方は嵯峨野観光鉄道株式会社の代表取締役社長をしております、当初設立時から関与されております。この嵯峨野観光鉄道株式会社は、JR西日本からの投資額は2億円で3年もてば十分と言われておったものが、当初計画の3倍の69万人の観光客を集めて、売上高3.8億円を記録したという、こういった鉄道の成功事例を持っております。

お二人目、和歌山電鐵貴志川線の小嶋光信様。この方は、1973年に両備鉄道株式会社に入社されまして、経営再建を成功されました。具体的な取り組みとしまして、いちご電車、おもちゃ電車、たま駅長など、趣向を凝らした列車の運行を開始しました。また、安全性を確保しつつ、運転士が乗務以外にホーム清掃や切符販売まで担当する1人3役の独自のローコストオペレーションを導入したという経緯があります。この和歌山電鐵貴志川線については後ほどご説明させていただきます。

3人目、小川文雄様。この方は銚子電鉄の経営に携わり、2003年には社長に就任と。マスメディアを利用して、ぬれ煎餅を販売。鉄道事業の赤字をぬれ煎餅が補填するという同社独自の経営構造をつくり上げました。具体的な取り組みとして、JRのキオスクや高速道路のパーキングエリアなど、また、ホームページ上でぬれ煎餅購入などによる支援を呼びかけて、2週間で1万件もの注文が殺到したという取り組みであります。実質この鉄道の経営赤字をこのぬれ煎餅の副業で補填しておるといった状況です。

4人目、鳥塚亮様。2009年、一般公募にて123名の中から社長に内定されております。この方は、いすみ鉄道の代表取締役社長です。具体的な取り組みとしまして、30代、40代の女性をターゲットに、ムーミンをあしらった列車の運行で経営状態を改善。また、駅名の命名権の販売や、枕木に一言メッセージと名前を入れたプレートをつける枕木オーナー制度をつくったという実績があります。

5人目、野村浩志様。この方は、山形鉄道のフラワー長井線の社長です。フラワー長井線の社長公募に応募し、社長に就任しました。具体的な取り組みとしまして、社長就任後、卓越した企画力を生かし、さまざまなイベント企画をしております。うさぎ駅長、アンテナショップ等々です。また、自身の描いた絵も盛り込んだ2m50cmあるカレンダーや鉛筆など新しいアイデアを盛り込んだグッズを販売しております。

6人目、角田朗一様。この方は上田電鉄株式会社の代表取締役社長をしております。上田交通株式会社の100%子会社として上田電鉄株式会社が設立され、その初代社長になりました。2006年度から3年連続で輸送人員が増加しております。具体的な取り組みとしまして、同線では駅長がハーモニカ演奏をしたり、市民グループが列車内で大道芸を披露したりするなど、沿線住民が各種イベント列車を企画するなど、市民中心の存続運動が行われております。また、上田市職員有志によって結成された上田市アイプロジェクトが、漫画家とともに作成した別所線存続支援キャラクター「北条まどか」で別所線のPRを行っ

ております。

7人目、正司健一様。この方は神戸大学の教授であります。都市公共交通の運営、交通需要マネジメント等を専門にされておりました、行財政改革の議論にも参画されております。

以上、この7人の方を事務局にリストアップしていただきました。

和歌山電鐵貴志川線の話も少し簡単にさせていただきます。

和歌山電鐵貴志川線の再生という資料が18ページから載っております。こういった再生がなされたのかを簡単に説明させていただきます。

まず、19ページでまず和歌山電鐵貴志川線の概要ということで、これは南海電鐵が貴志川線を運行しておったんですけれども、平成18年4月に和歌山電鐵貴志川線として、経営主体を和歌山電鐵に変えまして運行が開始されました。

次、21ページなんですけれども、利用者のピークは昭和49年度で360万人、現在の近鉄内部・八王子線と同じような人員なんですけれども、それから平成16年度には192万人まで落ち込んだと。年間約5億4000万円の赤字となったという経緯があります。

めくっていただきまして、25ページ、こういった主な活動をされたかということ、主に財務シミュレーションというところに重きを置いております。まず、組織。業務の見直しによる減員。南海電鐵で55人体制だったのが、36人体制と人員を減少しております。また、財務シミュレーションということで、南海電鐵は大手民鉄としての基準で算定されていたものを、全国の中小民鉄並みの基準に置きかえて算定し直して、諸税、減価償却費を計上しない場合を想定し、算出しました。その結果、南海電鐵と比較して、営業赤字が3分の1になるとシミュレーションしました。また、公租公課や減価償却を見込まない場合ということで、営業赤字が9分の1まで圧縮されると試算して、公共が経営に直接関与しない新たな事業主体で行うことを決定して、今の形態となっております。

先ほども説明しましたように、28ページにありますように、利用促進策としてハード整備等で改装電車、いちご電車、おもちゃ電車、たま電車、そしてまた、たま駅長など施策を投じております。

最後のページ29ページですけれども、経営が移管した平成18年度以降、乗客乗車人員が増加傾向にありまして、乗車人員では対平成17年度比では13.5%に上昇しておると。また、営業収支においても、対平成17年度比で平成23年度には19.6%の増を図っておると、経営

改善の最たる事例であると言えます。

今後の課題としまして、現在、たま電車を初めとする利用促進策によって、定期外乗車人員の増加、営業収益の増加ということが結果として出ております。

以上です。

#### 豊田政典委員長

説明いただきましたが、狙いとしては、今まで近鉄から提供されているデータについて、近鉄内部・八王子線のデータについて参考人の目から見て、意見をいただくのが一つ。それから、住民との協力をしているところも随分ありますから、そういった住民側、あるいは行政との連携はどういったことができるのかという事例を紹介していただくとか、あるいは別会社にした場合、そういうパターンもありますので、経営改善の概要とかを聞くことができるんじゃないか。幾つかありますが、全部カバーしていくのか、どれかに絞っていくのかという議論もあるし、参考人を呼ぶのか、呼ばないのか。視察に行くのか、行かないのか。そういったことを含めて、方向性だけでも決めていただきたいなと思います。意見をください。

#### 芳野正英委員

私も初めから参考人はぜひというお話をしていたんですけど、特にこう近鉄がシミュレーションを出してきて、きょうもその具体的な数字をより精査みたいな話をしていましたけど、なかなか議会も市役所も、その鉄道経営をしたことがないもんですから、鉄道経営をされている方からの観点でこのシミュレーションを見てもらって、いろんなアドバイスをいただくというのは大事なのかなというふうには私は思うので、一度呼んで、お話を聞きたいなと思います。どなたかというところまでお話をさせていただくと、大分こう詳しい和歌山電鐵貴志川線の資料がありますが、これはやっぱり南海電鉄という大手私鉄から引き継いだという点ですとか、和歌山市という人口30万人台の市の中心部に接続している支線という意味で言うと、非常に今の近鉄内部・八王子線に近い鉄道なのかなというふうに、僕は前から思っていたので、この小嶋さんですかね、この人なんかがいいのかなというふうには私は思っています。鉄道によってはいろいろその性格があるので、上田電鉄とか嵯峨野観光なんかはどっちかというところ、観光のイメージのほうが近いもんですから、

生活に密着した鉄道という意味でいうと、和歌山電鐵貴志川線かなというふうに私は考えています。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

他の委員の方はどうですか。

土井数馬委員

委員長がおっしゃったように、時間があれば1回実際は見て、話を聞くのが一番いいかなというふうに思いますけれども、それぞれの人、あんまり会ったこともない、しゃべったこともないので、わかりませんので、今の芳野委員がおっしゃったように、似たような形で、この両備グループという、これって鉄道とか、たしか前の船のときもここが出てきておったんじゃないかなと、こういうのをたけておるような気がするんですけどね。岡山のあの路面電車もここじゃないかなと思うんですけど、だから、そういうのにたけた方なのかな、たけた会社なのかなというような気がしますので、時間が合わなければ、ここへ来ていただくなり、あるいは合えば、向こうへ行くなり、その辺はもう正副委員長にお任せしたいなと思いますけど、私も一遍ここはちょっと興味がありますので、いいんじゃないかなと思います。

豊田政典委員長

2番。

ほかの方はどうですか。うなずいている方は同意ということでもいいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

そうしたら、資料の37ページ2番の小嶋光信さんをお願いする方向で、参考人かな。どうですか。時間が合えば視察に行くという意見も出ていましたが。



森 智広副委員長

できれば、こちらに来ていただいて、この方に実際に近鉄内部・八王子線に乗ってもらって、この近鉄内部・八王子線のポテンシャルというのを身をもって感じてもらって、これなら行けるという一言をいただければ、一番ええのかな。もらえるかどうか、わからないですけど。肌感覚で、それが一番いい。あかんと言われたら身もふたもないんですけど。

豊田政典委員長

というご意見ですが、じゃ、来ていただく、参考人という形になるかと思いますが、場合によっては講師になるかもしれませんが、そのあたりも議長と相談させてもらって、具体的に打診して進めていくということによろしいですか。

諸岡 覚委員

第2希望は決めるの。

豊田政典委員長

第2希望。もしも可能ならば、もう一人とかいうのもあるかもしれません。ちょっと、じゃ、諸岡委員、第2希望でもいいです。

諸岡 覚委員

あまり回数もないですし……。

豊田政典委員長

そうか。なるほど。

そうですね。あんまり時間、集まるのが11月20日までないので、小嶋光信さんがあかん  
だ場合、第2希望というのを決めておいてもらう……。

小林博次委員

正副委員長に一任。

豊田政典委員長

一任、それでいいですか。

あと、議長とも相談しますが、市民の方との協力というのもやっているみたいなので、議員連盟にもかかわるところがあります。議員連盟となると36人議員ですから、全議員にお話を聞くなら、呼びかけたりするのもありかなと、聞きながら思っていたんですけど、そんなことの可能性も含めて、議長と正副委員長にお任せいただけますか。

(異議なし)

豊田政典委員長

ありがとうございます。

そうしたら、小嶋光信さんを第1希望で進めさせていただきます。

じゃ、我々が用意した事項は全てこなしていただきました。きょうのところ。次回は第7回ということで、11月20日の午後1時30分からです。その後、その日には四日市市自治会連合会との意見交換会もありますので、ご確認、ご準備いただきたいと思います。

それでは、終わりたいと思います。どうもご苦労さまでございました。

16 : 23 閉議