

総合交通政策調査特別委員会

（平成25年4月10日）

森 智広副委員長

皆さん、こんにちは。

ただいまから第15回総合交通政策調査特別委員会を開催させていただきます。

定足数になりましたので、ただいまから、少しおくれましたけれども、始めさせていただきます。

まず、冒頭に、本日、豊田委員長のほうが体調不良ということでご欠席されておりますので、代役として、私、副委員長のほうが議事進行を務めさせていただきます。ふなれではございますけれども、ご協力をよろしくお願いいたします。

事前に、日置委員と諸岡委員は遅刻ということと、あと、土井委員は欠席という報告を受けております。

まず、お手元にお配りさせていただいた配付資料の確認からさせていただきます。

まず、総合交通政策調査特別委員会の第15回資料ということで、前回第14回の際、請求のあった資料について取りまとめたものをお配りしております。そして、委員会の今後の進め方ということで報告書の骨子をまとめたもの、これは前回もお配りさせていただいているんですけれども、再度確認という意味でお配りさせていただいております。また、これも前回お配りさせていただいたんですけれども、総合交通政策調査特別委員会の意見のまとめということで冊子をつけております。そして、最後に、近鉄からの参考人招致についてという紙をお配りさせていただいております。この4部の資料がお手元にあるかと思えます。

まず、入っていく前にですけれども、先ほど説明しましたこの意見のまとめという資料の一部を修正させていただいております。これを事務局のほうから説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

栗田議会事務局主事

済みません、それでは、失礼いたします。事務局でございます。

資料のほう、前回の委員会でご指摘いただいた事項につきまして修正をさせていただきましたので、確認をさせていただきたいと思えます。

P6ページになるんですが、開いていただきまして、4の環境整備、将来にわたって路

線を維持、発展させるための事項というところで、委員会における意見、事業経営主体が実施する事項というところで、第8回委員会の意見で小林委員からいただいておりますが、こちらのほうを、前回ご指摘いただいた内容を反映させていただいた形で修正させていただきます。

内容につきましては、前回が近鉄四日市駅と中川原駅の間地点へ駅を整備するというふうな形で記載させていただいておりましたが、こちらを意見を反映したような形で修正しております。読み上げさせていただきますと、「近鉄四日市駅と中川原駅の間地点には、市立病院が位置しており、間地点へ駅舎を整備すれば便利ではないかと市民の声を聞いている。近鉄内部・八王子線についても駅間距離が長く、駅舎の新設といった声もあるため、調査研究の一つとして検討してはどうか」というふうな形で修正させていただいております。

もう一点につきましては、2項目目の市が実施する事項という部分で、第3回のところでございますが、こちらが前回の意見ではデュアル・モード・ビークルについて検討すべきというふうな形で記載させていただいておりますが、こちらを今回ご指摘いただいた内容を反映させていただきまして、鉄道で存続するためにはさまざまな方法があり、それぞれについて調査研究を行うべきであると考えているが、まずは、デュアル・モード・ビークルの調査研究を行ってはどうかというふうな形で修正させていただいております。

以上でございます。

森 智広副委員長

以上、前回の委員会の際の小林委員からのご指摘を反映させていただいたということで、

これを踏まえて入らせていただきます。

傍聴者の方が報道機関の方を含め12名、今、お越しになっております。よろしく申し上げます。

まず、現在、特別委員会の報告書を作成していく段階での意見の取りまとめという流れにあると思っております。今後の進め方というこのペラ1の紙で少し前提を確認させていただきたいと思うんですけれども、当特別委員会での近鉄内部・八王子線の存続についての報告書を取りまとめるに当たりまして、もう何度も話しをしておるんですけれども、ま

ず、事業経営主体・形態のあり方という部分、そして、二つ目に、事業に対する四日市市からの補助の内容、国・県の補助メニュー、三つ目に、事業経営の改善策、事業経営主体が実施する事項、市が実施する事項、市民等が実施する事項、四つ目、環境整備についてこれから議論していきたいと思っております。5項目目の市民活動、市民努力事項に関しては、3、4と重複しておりますので、割愛させていただきます。ですから、前回の委員会の中でもありましたように、1、2、3、4の項目を再度詰めていくという話で行かせていただきます。

あと、中長期的な流れを説明させていただくと、近鉄内部・八王子線に関して当委員会で時間を割いているのは、本日を含めて計4回です。事項書に日程も書いてありますけれども、次回4月18日には近鉄さんからの参考人を招きまして、そこで現状の調査を行わせていただきます。それを除くとあと2回ということになります。ですから、近鉄さんの参考人招致をもって結果が変わってくる以外の部分については、できる限り本日取りまとめていきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

そして、流れとしまして、まず、1項目目、2項目目、事業経営主体・形態のあり方、事業に対する四日市市からの補助の内容、国・県の補助メニューという部分から議論を深めていきたいと思っております。

前回第14回の委員会の際に資料請求があった部分について理事者のほうから説明をしていただきたいと思っております。

お手元の第15回資料の冊子なんですけれども、この1項目目、2項目目に該当する資料が資料の1、2、5になります。この1、2、5の部分について、まず、説明をお願いいたします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

それでは、委員会資料に基づきましてご説明させていただきたいと思えます。

1ページ目をごらんください。鉄道の経営形態に基づく整理のほうをさせていただきました。

1行目の横方向になりますが、まず、大手民鉄からの子会社のケース、第三者譲渡をした場合のケース、そして、公設民営、公有民営方式の場合のというのを横軸にとりまして、縦軸に行政のかかわりという軸を設けまして、ちょっと説明させていただきたいと思いま

す。

それでは、最初の手民鉄からの子会社化というところになります。

たとえば申しますと、近鉄さんの連結子会社である伊賀鉄道とか完全子会社である養老鉄道がこれになります。これに関する行政のかかわり合いというのは、やはり営業的に赤字を生じますので、補助金を出している。そして、この二つの鉄道につきましては、土地は従前の会社のままになっておりますので、行政としては保有しておりません。そして、施設についても基本的に行政としては保有していないという格好になっております。

そして、この両鉄道の経営状態でございますが、営業収支のほうを下から2行目に書いておりますが、伊賀鉄道につきましては、営業収益としては2億7000万円余、そして、養老鉄道については、10億円ほどの収益を上げておられるという形です。そして、片や営業としての損益でございます。支出のほうを差引いた赤字額という格好になりますが、伊賀鉄道のほうで3億円、養老鉄道のほうで8億8000万円というような赤字になっているということでございます。

そして、もう一つの係数、第三者譲渡でございます。これの代表例は三岐鉄道北勢線でございます。

これは、行政からは補助金も出してありますし、ここでは三角の表示をさせていただいておりますが、北勢線に限りますと行政2市1町で土地を保有しております。施設については、行政は保有せず三岐鉄道さんの保有となっております。そして、営業収益のほうにつきましては3億4000万円余、そして、それに伴います運営経費を差し引きますと4億4000万円ほどの赤字になっているという現状でございます。

そして、公有民営方式のほうの土地だけを保有しているという形のものが和歌山電鐵であり、福井鉄道が例になってまいります。

補助金を出しておりますし、土地は持っておりますが、施設につきましては保有をされておりません。和歌山電鐵、福井鉄道、ともに従前の事業者からそのまま鉄道会社のほうが保有しているという形になっております。

この収益状況につきましては、和歌山電鐵さんで3億5000万円、福井鉄道も3億5000万円弱というような収益になっております。そして、その営業損益のほうになりますが、和歌山電鐵については9700万円余、福井鉄道につきましては2億円という赤字になっているということでございます。

そして、公有民営の一番例になる全てを保有しているという若桜鉄道が一番右側に書か

せていただいています。

補助金も出しているし、土地も行政が保有し、施設も行政が保有しているという格好でございます。営業収益としては1億8000万円、赤字額としては500万円ほどの赤字になっているという格好でございます。

では、引き続きまして、鉄道維持に関する行政の支援の理由のところでございますが、2ページをごらんいただきたいと思います。和歌山電鐵さんと福井鉄道さんの資料及びヒアリングをかけたところの理由でございます。

和歌山電鐵さんのほうの再生計画のほうから抜粋をさせていただきますが、行政として鉄道として維持するためというところで、やはり近鉄内部・八王子線と似ておりますが、高齢者や学生さんの足の確保というところ。そして、公共マナーを身につける学習の場でもある。コミュニケーション力を養うためにも地域にとって大事な施設である、地域教育であるというところを考えられております。三つ目には、CO₂、要するに環境問題として地球に優しい、環境に優しい交通資産として鉄道は必要だと。自動車優先じゃなくして、鉄道、自家用自動車と共存できる住環境をつくっていかなきゃならないというところを挙げられております。これは、もう一つは、交通弱者のためには、鉄道の果たす役割が大きいと考えているというふうに考えられておられます。

そして、和歌山電鐵としては、インフラを行政が保有していなかった理由としては、鉄道経営には多くの運営費がかかると。その中で、第三セクター経営をしていくのにはいろんな例からしても少し自治体としては負担がある。やはり専門家が必要だというところで行政のほうで保有していなかったというところを言っておられます。

続きまして、下段の福井鉄道の福武線でございます。

ここもやっぱり一番最初に言われているのは、学生さんの足、お年寄りや体の不自由な方々のための交通手段の確保。そして、鉄道がなくなった場合の自家用車にしても、家族が送迎するに当たって家族にも負担がかかるのではないかとこのところを挙げられておられます。そして、鉄道がなくなった場合の大規模な交通渋滞の発生というところを非常に危惧されておられます。

一番下に、鉄道は一旦廃線にされると復活は困難であるということが書かれておられますが、福井市さんが言っておられましたのは、越前鉄道が一度廃線になった後に、いろんな経緯を含めて復活されたというところがありましたので、鉄道が一度廃線にされると戻すのは大変だということがやはり行政判断としてあるようでございます。

そして、インフラを行政として保有しなかった福井鉄道の例としては、専門知識を持った職員がいないために、こういう鉄道の維持、修繕あたりのところについては、専門者のいる鉄道会社のほうに任せたいというふうな形で考えておられます。

そして、この福武線につきましては、福井市、鯖江市、越前市の3市をまたがって、行政界を事ごとにわかっておりますので、この3市に応じて財政力も違うし、そして、インフラとしては一定の規模で維持管理しなきゃならんというところで、同一レベルで歩調を合わせるために3市は費用を負担するだけで保有することはしないというふうな形で判断してインフラを保有されなかったということを伺っておりますので、そういう形にまとめさせていただきました。

以上です。

済みません、恐れ入ります、間違えました。

5ページをごらんください。

地方鉄道に対する行政の支援の中で、前回お示しをさせていただいた部分に富山ライトレールの追加をさせていただきました。一番下になります。

LRTとして富山ライトレールさんが運営されておられます富山港線、運営としては富山ライトレールさんが運営をされ、用地について富山市さんが保有し、土地については無償貸付をされているというところでございます。

そして、この支援状態としては、施設に関する費用を沿線市町として26億円、そして、県からは9億円の補助、国からの補助スキームにのっとったものが23億円という形になっておられるということでございます。そして、事業者の負担の状況ですが、事業者については、市からの独自の補助によりまして負担を軽減するような措置がされておられます。

そして、営業収益については、3億円ほどの収益が上がっておられますが、営業損益としては5000万円ほどの赤字が出ておられるというのが富山ライトレールの現状でございます。

以上でございます。

森 智広副委員長

報告書の更新の中での事業経営主体・形態と市の補助に関する資料1、2、5についての説明をいただきました。

この資料に関して質疑等がございましたら、よろしく申し上げます。

森 康哲委員

先ほど5ページのLRTの説明の最後の部分で、営業収益は3億円ほどのプラスで、営業損益は5000万円の赤字と言うんですけど、内容って具体的にわかっているんですかね。わかる範囲で教えていただきたいんですけど。

山本都市計画課長

この表のほうの一番右端になるわけですが、鉄道統計年報より引き出した数字なんですが、収益としては要するに3億円ほど上がっておりますが、運行経費としてやはりかなりの額を使われておられますので、その関係で赤字になっているという形でしたので、そういう表現をさせていただいております。

森 康哲委員

運行上の鉄道部分だけの損益が赤字ということですかね。

山本都市計画課長

これは鉄道運営に関するのみのデータに基づいてしておりますので、営業外の違うものについては入っていませんが、運営本体として5000万円の赤字になっているということです。

森 康哲委員

そうしますと、たしか富山ライトレールさんは、いろいろ新駅の発掘や、また、スーパーなどとタイアップして駅をつくってネーミングライツみたいにお金を捻出したり、いろいろ工夫されていますよね。駅舎に広告を入れたり、ベンチを提供してもらったり。そういうのも入れてもなお赤字なんですかね。

山本都市計画課長

少し細かい数字を申し上げますと、鉄道事業としては5000万円ほどの赤字、営業外収益としては70万円ほどの収益が上がっているという形になっておりますので、ネーミングライツやその辺のところは営業外収益としては上げられておられますが、鉄道運営としては

5300万円の赤字になっているという形でございます。

森 智広副委員長

ほかにいかがですか。

資料1の鉄道の経営形態の整理についてですけれども、こちら理事者のほうから提出していただいた資料によると、今後、鉄道として残すとなればこの4パターンが考えられるということが明示されたわけですが、これに関しても特によろしかったでしょうか。

森 康哲委員

逆に、これ、ほとんどが森副委員長が資料請求していただいたやつなので、少しその辺、説明を求められたらどうでしょう。

森 智広副委員長

わかりました。少し発言させていただきます。

鉄道の経営形態の整理をしてもらったんですけれども、この4パターンが考えられる選択肢ということで、この下の部分に営業損益という部分で数字が記載されております。左側から右に行くにつれて公共が担う責任が大きくなっていくと思うんですけれども、それに伴って営業損益の額が下がってきておるという状況も見ることができるとは思いますが、これは恐らく施設の部分でお金を出しておる部分が別で出てくると思うんですけれども、そういったところの整理を少しお伺いしたいと思うんですけれども。

ただ単にこれを見て右に行けば行くほどいいですよというデータではないということの説明をいただければなと思うんですけれども。

館都市整備部理事

一番下の例は一部の鉄道の、全国にもたくさんあるんですが、我々が把握している鉄道の収益であったり損益を示しているに過ぎませんので、平均的なものではないかもしれませんが、ただ、この表を見ていただきますと右に行けば行くほど行政のかかわり方が大きくなっていくというパターンでございます。

特に鉄道事業者の損益にかかわる部分としましては、その施設、特に鉄道本体であるとか、車両であるとか、そういった施設について行政側が保有することによって、運行事業

者に対しては、いわゆる原価償却費であるとか、税金であるとか、そういったものの経費がかからなくなっていくしますので、損益上はその部分が当然プラスに働いていくと、鉄道運行事業者にとって。そういった部分があるわけでございます。

ただ、そこは先ほど2ページのところでご説明いたしましたように、行政がそこまでかわると今度は行政の負担が大きくなるわけでございますので、和歌山電鐵であるとか福井鉄道の場合は土地のみに絞ったと。施設は事業者に持っていていただいているというところになっておるわけでございます。

ただ、ここら辺はもうだんだんバリエーションになってきますので一概に言えないのですが、福井鉄道の場合にはその事業者が持っている施設の補修費、修繕費等に補助金を出しているということで、間接的に行政が持っているのと同じような効果を補助金という形で出しているということになるわけでございます。

そのあたりは、それぞれの鉄道事業者とそれぞれの自治体のかかわりの中で決まってきたと思われまますので、若干いろんなバリエーションがあろうかと思うんですが、まずは、基本的なところのご認識をいただきたいというところは、この1ページのところでございますように、だんだんこういう民営方式のほうに近づき、右に行けば行くほど行政の関与が高まり、当然行政の負担が大きくなっていく。その分、鉄道事業者は運営がしやすくなるというところでございますので、今回の近鉄内部・八王子線につきまして、どこの部分を目指していくのかというのが一つ大きな議論になるわけでございます。

簡単でございますが、少し。

森 智広副委員長

済みません、でしたら、運営費補助か初期投資というか、初期投資の部分というのがバランスがあって、それで合計したら幾らになるかというところが大事やと思うので、営業損益が小さくなっていくからいいというわけじゃなくて、その裏には多額の初期投資、行政投資が発生しているということによろしいですね。わかりました。

ほか、資料2を請求された中川委員、芳野委員、よろしいでしょうか。

中川雅晶委員

2の部分ですけれども、行政が土地だけなのか、それから、インフラまでなのかというのは、それはよくわかりますが、私がお尋ねしたのは、土地とインフラ、例えば土地だけ

とか、土地とインフラとかというのは別にして、土地だけであっても公共がやっていくという部分の論理的な部分というか整理という部分がどうなのかなと。

確かに公営企業法の中で鉄道事業も公営企業としては認められているという部分はありますけど、まだ公営企業ではなくてというところですし、そもそもの公がやらなきゃいけない部分、それから、民という部分と、どっちかといったらずっと公のものは、例えば教育とか福祉とか、許認可を与えるとかというのは公で、民というのはざっくりと言えばビジネスの部分は民がやっていたと。

今回、民の部分を公がやるというところの公有というふうに考え方も一つにありますし、いやいや、そうではなくて、本市の総合計画にもありますように新たな公共と言っているところ、例えば公共というものの考え方、公でもなくて民でもなくて公共であると言うのであれば三元的な考え方になるんですけど、その辺をどういう考え方に基づいて公有に至っているのかというのを整理してほしいなという思いがあったんですけども。

だから、本市の例えば総合計画に書かれている新たな公共というところに、例えば本市が公有とする場合に、それは本市の総合計画に書かれている新たな公共と一致するのかなのか。また、公共と言うのであれば、何ををもって公共。交通弱者とかいろんなことを公共の部分やとこうやって推察はできるんですけども、何ををもって例えば公共として、それが本市もやっていくと。

例えば、今までビジネスで考えていた部分も公共という中で積極的にかかわって行って、民間業者と一緒にする事業を継続的にするというのであればそういう考え方も一つかなという、そのざっくりとした部分での基本的な考え方というのをもう少し踏み込んで教えてほしいなと思うんですけど。

館都市整備部理事

あくまで2ページは、この和歌山市さんであり、あるいは、福井市さんの考え方の抜粋でございます。事例としてこのような両市さんはこういった考え方で公共がかかわっていきなかなきゃならないということを冒頭に計画書等の中でうたわれておるわけでございます。

今回、まだ近鉄内部・八王子線につきまして、じゃ、市が土地、あるいは、施設を保有するかどうかというところまで結論が出ているわけではございませんが、そのあたりを議論していく一つの市の大きな方針としましては、平成23年度の総合計画の誰もが自由に移動できる安全なまちづくりという、重点項目の中の一つにそれを掲げて、これは鉄道だけ

ではございません。バスも含めて、そういった、ここにも出てきますけれども、高齢者とか学生とかといったような交通弱者の方々の移動手段を、これまではどちらかという民間に任せっ切りであったところを総合計画にもきちっとうたって、ある程度公共が関与しながら、そういう移動手段の確保をしていかなきゃならんということを総合計画にも書かせていただいております。

したがって、何がしかの関与をしていくということになるわけですが、それがどこまで行くのかというのがまさに議論のあるところでございます。もちろん民間のレベルで全てやっていただければそれに越したことはないんですが、そうじゃない時代に来たぞというところがあるので、総合計画にそういうふうな表記をしたわけでございますので、何がしかの関与を公共として、していくというところで、これは何度もお話をしているわけですが、まずは車両更新の補助、そこに対してはきちっと市としてもやっていこうじゃないかと、近鉄内部・八王子線については、そういう方向性を打ち出して支線の確保のために、まずはそれを確実にやっていこう、やるべきフィールドをやっていこうということをやったわけでございますね。

ただ、どうもこれまでの近鉄さんとの協議の中では、ご承知のように、それだけではなかなか継続ができないということを強く言われておりますので、じゃ、さらにどこまで行政として支援をしていくのか、あるいは、そもそも公共で運営していくのかといったようなところまで含めまして議論をしなければならぬわけですが、まず、始まりとしては民間事業で始まっておりましてございますので、まず、車両更新とか駅前広場といった環境整備とか、そういった支援、今ある国の支援スキームに乗かってやっていくことをベースに考えていながら、だんだん1ページで言えば左のほうから来ているわけですね、単純に言うと。

左側のほうから徐々に市の支援としてはかわりをふやしていくことを今模索しているわけですが、どこまで行くのか、一番右の公有民営まで行くのかというところあたりが一つ大きな議論ですが、そこまで行政がやってしまうと本当にそれが全て行政でそれを持ちこたえられるかどうかとか、あるいは、専門的な知識がない行政がその鉄道運営できるのかとかといったような多くの課題も出てまいりますので、そのあたりも含めて討論、どこのあたりに持っていくのかというのが一つの議論になろうかと思っております。

お答えになったかどうかわかりませんが、市としましては、だけど、公共としてかかわっていくということは総合計画にきちんとうたっておるわけでございますので、民間に任

せ切りではないんだと。公共交通については行政もかかわりながら、それを維持していくんだと。

これは鉄道に限らずバスについてもそうでございますが、そういった方向性は大きく打ち出していますので、その大きな流れには変わりがないと思うんですが、どこまで関与していくか。ここが一つのキーポイントになるということで、和歌山電鐵さんや福井鉄道さんの例が经营主体を変えてはありますが、土地の部分は行政で保有していると。北勢線もそういった状態になっているというので、これは一つのあり方としてはあるのかなというふうな思いでございます。

中川雅晶委員

もう一度、なかなか難しいところなんですけれども、今まで公と民という二元的な公か民かということで、そこに公共という考え方をどう三元的に持ってくるかというのは難しいところだとは思いますが、ただ、本市の総合計画の中の新しい公共というのは、どちらかというと公がやらなきゃいけないものを民に担ってもらおうという考え方が強いので、本来、今まで公がやっていなかったものを公共がやるというところの公共というのは、若干総合計画からいくと無理があるのかなと、このままでは難しいのかなと。

総合計画は、あくまでもどっちかといったら民間企業は民間企業でやってくださいねと。ある程度の補助の枠をできる範囲で広げていきましょうの程度しか記載はされていないのかなと私は思いますし、今のままの総合計画でどんどん右に行くというのも市の方針としてはどうなのかなというところはあるんです。

市が今まで民間、それから、ビジネスという部分で考えていたものを、それはもう公共ですと言うのであれば明確に何かがあればいいのかな。もしくは、ほかの市が今まで保有していなかったものを公が保有して、土地なり施設なりを保有してやっていくのであれば、それは例えばどこかで公共の考え方というか、公有の考え方というのを明確にしているのかなと思ったんですけど、そんなに明確にはという感じでは僕にはないわけなんです。それは、例えばどういう手法で市民の方に理解を得られたのかというのは、この記載だけではなかなか、これで本当に理解を得られたのかどうかというのは非常にわかりにくいのかなと。

どんどん右へ行けば行くほど公のかかわりが大きくなってきて、どの部分を模索するのか。じゃ、模索するに当たって、公である市がどのようなものの考え方でこの線を

引いてくるのかという、ここは当然やらなきゃいけない、ただ、時代の流れで、今までの考え方とは違ってきているんだとか、どういうふうな論理的な線引きをしていくに当たって、基本的な考え方はどこなのかなと。ここだけは譲れないとあるのか、ここはやっぱりこれから考えていかなきゃいけないという部分を持っているのか、ここだけは譲れないという部分を持っているのかによって、大分線の引き方も変わってくるのかなと思って、その辺をお尋ねしたわけです。

館都市整備部理事

総合計画で言う新しい公共と申しておるところは、どちらかといえば、先ほど委員がおっしゃるように、これまで公共が担ってきたところを新たな地域協議会とか、そういったようなNPOであったり、地元の自治会であったり、そういったところが一つの形をつくってもらって、これまで行政がやってきたことの一部、あるいは、新たな地域の課題、そういったものに取り組んでいただくような仕組みをつくっていかうというのが新しい公共という概念だと思います。

ただ、交通に関しましては、これは新しいニーズというよりは、従来から民間でやっていた、四日市市の場合はほぼ民営でやってきたこの公共交通というものに対して、ある一定の公共の関与がないとなかなか公共交通が維持していけない。どんどん便数が減っていく、あるいは、路線が減っていく、バスも含めて、そういった状況にある中で、何がしかの公共の関与をしていかなきゃならないということでございますので、決して新しい公共でどうのということではなくて、誰もが自由に移動できるという、そういう移動権的なところの確保をしていくには、何がしか公共が関与していかなきゃならないだろうという論理立てに総合計画のほうはなっているというふうに思っております。

したがいまして、方向性としては公共が何がしかかかわっていくということの方向性は打ち出していると思うんですが、その限度、そこがまさに財政であったりとか、他のいろんな状況を見て最終意思決定していかなきゃならんところだろうというふうに認識しているところでございます。

中川雅晶委員

ということは、総合計画の新たな公共というよりも、今までかかわっていなかったけれども、公共交通としての、今までかかわっていなかったけど公共交通は市も責務があるん

だよというような基本的なスタンスはあるということによろしいですか。

館都市整備部理事

そういう認識があるのでそういう重点施策にも置きましたし、いわゆる交通戦略というのを立てたというところでございます。

森 智広副委員長

ほかに関係資料、質疑のある方はいらっしゃいますか。

芳野正英委員

私も中川委員と同じようなことを聞きたかったので、その点は私もよく理解をさせていただいて、あと、2ページの資料なんかは中心的に質問させていただいたんですけど、聞き取りしていただいた上で、特に福井鉄道なんかはそうかなと思うんですけど、市街地のこういった部分での鉄道を保有する場合、この1ページにあるようなあり方を福井市や和歌山市に聞き取りをした上で、改めて四日市市としてはどういう保有の形が一番市として、本市としてふさわしいかというような感触があるんですかね。

言いづらいですよ。すいません。じゃ、いいです。

森 智広副委員長

交渉もありますので、ここまでということによろしいですか。

ほかに、芳野委員、よろしいですか。

芳野正英委員

じゃ、もう一個。

インフラで、例えばインフラを所有しなかった理由はわかるんですけど、鉄道を、これを見ておると土地は取得している場合が多いですよ。和歌山市も福井市もそうですね。その部分の理由というのはありますか。土地は取得して施設は取得しないという理由というのは。

山本都市計画課長

和歌山電鐵さんにおかれましても、福井鉄道さんにおかれましても、土地はやはり資産上有価のもの。そして、鉄道施設につきましては、要するに前の事業主体からすると実質的には廃業ですので、資産的な価値がないというような判断をなされますので、次の事業者には鉄道の施設については無償譲渡が当たり前だろうと。土地については、不動産としての価値があるというところで有償にならざるを得ないというようなところでおっしゃられておりましたので、そういう形だというふうに理解しております。

森 智広副委員長

ほかに何かありましたら。

(なし)

森 智広副委員長

ないようでありましたら、関係資料というところの質疑は終結させていただきまして、次、この事業経営主体・形態または補助のメニュー関係で追加提案等がございましたら、追加資料請求も含めてありましたらご意見ください。

(なし)

森 智広副委員長

ないようでしたら、現段階での議論を踏まえて、また正副委員長のほうでこの事業経営主体・形態、また補助に関する部分について取りまとめていきたいと思えます。

次に、報告書の骨子の中での……。

小林博次委員

施設の譲渡やけど、これ、例えば三岐鉄道なんかの場合は無償ではなくて金をつけてもらったわけやろう。公営補助か何か知らんけれども、だから、そのあたりも資料としては正確に記してほしいと思うんやけど。

森 智広副委員長

理事者のほう、答弁できますか。

館都市整備部理事

5ページをごらんいただきたいと思います。

三岐鉄道さんの場合、5ページの上から3段目でございますが、近鉄から三岐鉄道に鉄道施設については無償譲渡されましたが、この沿線市町からの支援内容でございますように、沿線市町はそのときに三岐鉄道に対してトータル55億円の支援を10年間ですという約束をしております。ですから、委員のおっしゃっているのはそこだと思っておりますが、実態として近鉄から三岐鉄道に鉄道施設、鉄道とか車両は無償で譲渡がされております。

ただ、土地だけは周辺市町から近鉄から取得をしておりますして、その用地取得費が沿線市町は1.8億円、それから、この表にございます県からの支援内容のところ用地取得費1.8億円、合わせて3.6億円で近鉄から沿線市町がその土地だけは取得をしたというところでございますが、当然運営に対してこういう約束を当時、53.2億円と1.8億円を合わせて55億円の支援をするという約束を当時したというところでございます。

小林博次委員

そうすると、近鉄からもらったというのはデマやったわけやね。

館都市整備部理事

近鉄からは施設と車両は無償で、デマではなくて、実際に無償で行っております。ただ、それに対するいろんな改修費であるとかが必要になってきますので、そういったものに対する支援をするために、沿線市町が三岐鉄道に対する55億円の支援を約束したわけです。

小林博次委員

それはここに書いてあるとおりやけど、近鉄側から無償譲渡するときにお金をつけて譲渡をしたというふうに聞き及んだけど、ほかの鉄道会社もそういうことはないのかどうか、あれば資料としてくださいと、それだけ。

館都市整備部理事

委員がおっしゃるのは、近鉄のほうがお金をつけてという。

三岐鉄道のと き ではないです よね。三岐鉄道のと きには近鉄からお 金をつ けてとい うのはご ざいませ ん。

我々の把握しておる範囲では、和歌山電鐵もご ざいませ んが、福井鉄道の場合、名鉄が10億 円を新たな会社に出資をしたとい うのは聞いてご ざいます。それから、森副委員長からも教 えていただい てお りますが、富山ライトレールの場合、たしかJRから10億 円、最初に基金に入れておるとい ったよ うな例はご ざいます。さまざま な例がご ざいます。

森 智広副委員長

少し関連でよろしいですか。

三岐鉄道北勢線に関しては、新しい駅とかをつ くりましたよ ね。あ あいったところは、この55億 円の中 の費用でつ くれたとい うことですか ね。

山本都市計画課長

沿線市町さんは、この55億 円と同時に駐 車場の整備やもろもろの整備とい うことでさら に12億 円の追加補助をされておられまして、この駐 車場の整備とい うのはパーク・アンド・ライドとして、そして、駅舎の整備あたりのところでもや っておられますので、施設を補 充するためのものと、さらなるグレードアップとい うのはちよ っとあれですが、駅舎周辺のこ とを含めて86億 円を沿線市町として総額で補助をされておられますので、それによ って駅舎等が整備されたとい うふう に伺 っております。

森 智広副委員長

そう なら ぬと、追加等を合 わせて八十何億 円が投 じられてつ くられた新しい駅舎等は全 て三岐鉄道さんに帰属しているとい うことにな るん ですか。

山本都市計画課長

そのと おりです。

森 智広副委員長

あ りがとうご ざいます。

ほか、何か。

芳野正英委員

6 ページのことについてお聞きしたいんですけど……。

森 智広副委員長

済みません、6 はちょっと後でいいですか。済みません、説明をまだしていただいていないので。

今、1、2、5 の資料で質疑等を行わせてもらっています。

では、一旦閉じさせていただけますでしょうか。

(異議なし)

森 智広副委員長

でしたら、次、報告書の骨子の事業経営の改善策、また環境整備 3、4 の部分についての資料請求部分、資料番号で言いますと 3、4、6 についての資料説明を行ってください。

山本都市計画課長

それでは、3 ページの各鉄道会社の平均給与についてご説明させていただきたいと思えます。

委員会のほうからは、年代別に各鉄道業者の給与が出ないかという形だったんですが、お問い合わせをさせていただきましたが、そのような資料は出しにくいということでしたので、鉄道統計年報という資料がございますので、その中から人件費を職員数で割らせていただいたものを平成11年と平成16年、平成21年という形で表記させていただいております。

近鉄は平成21年度で示させていただきましたが、近鉄さんとしては平均給与が平成21年度で590万円余、名鉄さんで570万円余、関西の大手私鉄さんとして阪急電鉄さんで730万円余、近隣の三岐鉄道さんとしては420万円余、我々が調査させていただいております和歌山電鐵さんで240万円、福井鉄道さんで290万円、伊賀鉄道さんで590万円、養老線さんで600万円というような形になっております。これは、あくまでも年俸からの単純計算でございますので、ちょっと誤差があると思いますが、このような格好でございます。

そして、続いて、4ページのほうをごらんいただきたいと思います。

各鉄道会社の通学定期の割引率についてでございます。

これは、国土交通省監修で数字で見る鉄道2012という資料が発表されております。その中から抜粋をさせていただきました。

非常に割引率の高いのが名古屋鉄道さんで通学定期で82%、続いて近鉄さんで80.7%、関西の阪急鉄道さんで78.5%、そして、近隣の養老鉄道さんで70.7%、伊賀鉄道さんで70%、三岐鉄道さんは56.6%、福井鉄道さんで46.6%、和歌山電鐵さんは、これは数字で見る鉄道のほうに出ておりませんでしたので、和歌山市さんを通じてヒアリングさせていただいて約70%であるというふうなことを伺っております。

そして、参考までに近鉄内部・八王子線と三重交通のバスの1カ月定期の料金比較についてもさせていただいております。

近鉄内部駅間、近鉄西日野駅間を示させていただいております。定期の通学の部分、通勤の部分、そして、1回当たりの料金のほうを表示させていただいております。内部駅及び西日野駅については、近鉄四日市駅から220円区間ではありますが、このような数字になっております。

そして、参考に近鉄四日市駅から内部駅間、そして、近鉄四日市駅から西日野駅間のバス料金を示させていただいておりますが、内部駅までは290円、西日野駅については260円という格好になっております。

割引につきましては、近鉄さんについては学割で70%台、通勤については40%台という形になっております。バスについては、通学で60%程度、通勤については20%半ばという割引になっているという状況でございます。

そして、引き続きまして6ページをごらんいただきたいと思います。

総合計画の第1次推進計画における近鉄内部・八王子線の関連事業でございます。

上段、下段でおりるような格好で分けさせていただいております。駅前周辺活性化事業として駅前広場の整備を当初から計画いたしております。平成23年度に西日野駅の調査設計に入りましたが、近鉄さんのほうからの申し入れもありまして、途中で事業をストップさせていただいております。ですから、平成24年について設計が完了次第、用地交渉に入ってという予定でしたが、平成24年につきましては一旦とめさせていただいて、平成25年の本年度に1000万円の設計業務委託を計上いたしまして、西日野駅と内部駅の調査設計を進めさせていただく準備を進めさせていただいております。

次に、都市鉄道維持・活性化事業という形で、車両更新のための事業を予定しておりました。車両更新につきましては、約15億円の費用が要するという中で、国の補助スキームでまいると、地方分担として3分の1という負担をしなければなりません、三重県さんと協力するという形で、本市としては6分の1を負担することになっておりましたので、スタートとしては6000万円の事業を上げていく予定でしたが、今のところについてはとめさせていただいて先送りをさせていただいているというのが現状でございます。

説明は以上でございます。

森 智広副委員長

資料3、4に関しては骨子の事業経営の改善策、そして、資料6に関しましては、骨子の環境整備の項目に当たると思いますが、この資料に対する質疑があればお願いします。

芳野正英委員

最後の6ページの確認なんですけど、表記上で見ていると用地取得について先送りということになっていましたけど、平成23年度の調査設計も予算立てはしたけど、取りかかる前にこういうことになったので、結局予算執行していないということではよかったですでしょうか。

山本都市計画課長

西日野駅の調査設計につきましては、契約もして事業を進めておりました。ただ、その作業中に近鉄さんからの申し入れもございましたので、設計のほうをとめさせていただきました。ですから、平成25年度にそのとめた部分から再度整理をかけて進めさせていただきたい、そのように考えております。

芳野正英委員

測量もまだ本当に契約に取りかかったくらいで、測量とかはまだしていなかったでしょう。

山本都市計画課長

西日野駅につきましては、平面測量やそのあたりのところは進めさせていただいて、基本的なレイアウトのところまでは進めさせていただきましたが、用地あたりの詳細なところまでは進めさせていただくのをとめさせていただきました。

森 智広副委員長

ほか、ありましたら。

小林博次委員

もう一回、とめた理由を聞かせていただけます。

山本都市計画課長

西日野駅の調査設計を平成23年の秋ぐらいからスタートしておりまして、そして、年明けの平成24年1月に近鉄さんのほうから申し入れもございましたので、鉄道としての運営について考えたいということでしたので、そこで一旦この成り行きを見る必要があるというところで設計をそこでとめさせていただいたというのが現状でございます。

小林博次委員

近鉄から申し出があったからやめた、そういうことやね。

館都市整備部理事

実際、この700万円の中で、現地測量と、それから、先ほど申しましたように、幾つかのパターンの概略的な検討をさせていただきました。本来であれば、幾つかの概略パターンの中から一つに決め込んで、次年度はそのパターンの設計に基づいた用地取得に入っていくというふうな段取りをしておったわけでございます。

この当初計画では平成24年度に1億5000万円の用地取得費を推進計画の中にも計上させていただいておったというところでございますが、近鉄との協議の中で、鉄道として残すための条件が変わってまいったわけでございます。運営費について一定の補助がなければ鉄道として残すことが難しいという文書でございますが、それが平成23年度の後半になって出てきておりまして、このまま用地取得に入っていくのはまだ少し困難であろうということで、その概略の検討まででとめたということございまして、これは、今後、平成

25年度の市政としましては、鉄道で残していきたいという市の意思を表に出すためにも調査設計費を計上させていただいたというところでございます。

小林博次委員

言い分はあるけど、ここは調査研究やでやめておきます。

森 智広副委員長

ほか、何か質疑がありましたら。よろしいですか。

(なし)

森 智広副委員長

質疑を終結させていただきます。

理事者にお伺いしたいんですけども、この資料請求の中でまだ未提出のものはあるという認識ですか、ないという認識ですか。

館都市整備部理事

先ほどちょっとお答えさせていただきました3ページの年代別の給与はなかなか難しいというところで、そこは少しあるんですが、これもなかなか実際には難しいと思いますので、今のところとしてはこれで宿題はないというふうな認識でございます。

森 智広副委員長

当資料は小林委員からの請求でしたけれども、よろしいですか。

小林博次委員

しょうがないわな。

森 智広副委員長

しょうがないということで、一旦休憩ということで10分間休憩で、40分再開でお願いします。

14 : 3 1 休憩

14 : 4 3 再開

森 智広副委員長

済みません、後半を始めさせていただきたいと思います。

先ほど3、4、事業経営の改善策と環境整備についての資料説明、そして、質疑がありました。これに関して追加の資料等、ございましたらこの場で提案願います。よろしいですか。

一旦ここでこれも閉じさせてもらいます。

今後、報告書の骨子の取りまとめに入っていくんですけども、まず、3、4、事業経営の改善策、環境整備について、現在、意見のまとめというこの冊子に委員会の意見、そして、市民からの意見、そして、小嶋会長の参考人の意見という形でたくさんの項目が記載されております。実際に報告書に織り込んでいく前の段階で、皆様にこの場で内容確認というものをさせていただきたいと思っております。

2ページの事業経営の改善策、早期に実施できる事項から順に事務局に読み上げていただきまして、内容確認をさせていただいて、異議がなければこういった形で報告書に掲載していきたいと思っておりますので、今から事務局に読み上げてもらいますので、ある程度で区切っていきますので、その都度、その都度、意見をお伺いしますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局、よろしく願いします。

栗田議会事務局主事

事務局でございます。失礼いたします。

では、順番に読み上げさせていただきます。

3番、事業経営の改善策、早期に実施できる事項。

委員会における意見、1)事業経営主体が実施する事項(市が関与できる場合)。

第7回、目玉イベントの開催などによる乗客増加策の検討。

2)市が実施する事項。

第2回、 他市の取り組み事例が当市でも活用できるかどうかの検討。

第8回、 未利用地を利用した乗客増加策の検討。 沿線民家の壁を装飾するなどの乗客増加策の検討。 乗車証明があれば商店街等で割引を受けられるといった施策の検討。

飲酒運転の禁止とあわせて鉄道利用をPRする。 基金の設置の検討。 高齢者等のターゲットを絞った利用者増加策の検討。 観光マップの作成。 フィルムコミッションでの利用者増加策の検討。

3) 市民等が実施する事項。

第8回、 ボランティア車掌として切符回収(伊賀鉄道ではシルバー人材センターの職員が実施している)。

森 智広副委員長

一旦切ります。

今までの場所でご意見、修正要望等がありましたらご意見ください。

加藤清助委員

修正要望ではないんですけど、趣旨としてこの調査特別委員会の報告書をまとめていく上での整理というふうにとめておられるんですが、さっき紹介があったのは、この間の委員会の中でそれぞれの委員がこういうことと出た箇条書きの羅列ですね。それを全部羅列で調査検討の報告書にしていこうとしているのかということと、この箇条書きのもこういうことの検討なんですか。こういうことを検討したらどうかという意味での意見ですね。本来的には、こういう中で、例えば1案について検討してこういうことが考えられるとか、可能性があるとかいうところまで踏み込むのか込まないのかということら辺をどう理解したらええのかなと思って、委員長や副委員長の思いがあれば。

森 智広副委員長

実際、まだ委員長と十分に今、詰め切れていないところがあって非常に申しわけないんですけども、現在、この委員会におきましては、この内容をまず確認していただいて、この織り込むべき事項かどうかという判断のみにしていただきたいなと思っています。

羅列するのか、また、それを文にして掘り下げていくのかというのは、次回のこういった場で形態を含めて提示できたらなと思っております。次回以降でよろしいですか。

加藤清助委員

やるということ。

森 智広副委員長

次回以降やっていきたいなと思っています。今はこの内容だけについて報告書に織り込むのが適切かどうかという判断という観点で議論願えたらなと思います。

その形態についても、また後ほど皆様のご意見もお伺いしたいと思っておりますので、今の段階ではこの内容の確認ということで絞らせてもらってよろしいですか。これが終わりましたら……。

小林博次委員

似たような意見なんやけど、この羅列で報告書を書いていくと、余りにも知恵がなさ過ぎるので、経営改善というのはこういうことですよというやつを論議の中から言葉的に集約して提起しないと、補足する分を補強しないと調査研究としては若干まずいのではないかと思うのね。その辺だけ配慮してください。

森 智広副委員長

わかりました。

ほかに何か報告書の取りまとめという観点でご意見がありましたら。

私も経験不足なものですから、そういった皆様のご意見を踏まえながら、報告書に反映していきたいと思っておりますので、今のところ羅列というよりもある程度の踏み込んだ文章形態での報告書が望ましいという意見が多いという認識ではおりますけれども、そういった形で委員長のほうに報告をさせていただきますので、よろしく申し上げます。

でしたら、報告内容はそういった文書形態でさせていただく方向で考えるとして、この中身というのを一度皆様にご理解いただきたいので、細切れにしながら確認させていただきたいと思います。

今までの部分で内容についてご意見、よろしいですか。

(なし)

森 智広副委員長

でしたら、次、市民アイデアのほうに入っていきたいと思います。

栗田議会事務局主事

済みません、それでは、事務局からまた読み上げさせていただきます。

市民アイデアにつきまして、１）事業経営主体が実施する事項（市が関与できる場合）。

「電車内でのイベント」、電車内でのイベント（オルゴール音楽やアロマの香りを楽しめるイベント、四季に応じたイベント、クイズ、食事会など）を企画する。

「他企業との連携」、民間企業とタイアップし、関連グッズの販売や電車使用者に割引サービス等が行えるよう整備する。また、近隣施設の利用料や食事代等と切符代をセットにして格安で販売する。大型店舗や商店街と協力し、非接触型ＩＣカードの整備を行い、ポイント乗車割引券として使用できるよう整備する。

「固有価値の創造」、駅員に特徴を持たせる。和歌山電鐵貴志川線の事例を参考に動物駅長を任命するなど、特徴ある取り組みを推進する。近鉄内部・八王子線限定の駅弁（とんてき弁当など）を販売する。各駅に特徴を持たせる（スイーツの駅、野菜の駅、俳句の駅など）。

「オリジナル切符の作成」、定期券に有名なキャラクターを使ったり、切符をシリーズ化して売り出すなど、プレミアム感を持たせる。また、１日乗車券を継続して販売する。

海外で販売されている環境定期券（１枚で市内全ての鉄道、バスに乗れるというもので週末は家族が同伴できるというもの）を参考に導入を検討する。

「運賃等の見直し」、運賃の値上げや定期的割引率の見直しを検討する。夜間料金の設定や高齢者の料金を二、三割下げるといった料金の見直しを検討する。

「人件費の削減」、ＯＢ職員を多く採用し、利用の多い時間帯だけ改札に配置するなどし、人件費の削減に努める。また、ボランティア駅員の募集も行う。

「営業外収入の確保」、荷物の輸送、電車への広告掲載、路線や駅名の販売や近鉄所有地を有料駐車場として貸し出すなど、営業外収入の確保に努める。

「キセル乗車の防止」、停車時に運転手が切符を回収したり、ボランティア団体に検札を依頼したりすることで、キセル乗車を防止する。また、無人駅をなくすよう努め、防犯カメラ等の設置についても検討する。

「広報活動」、近鉄内部・八王子線のDVDや関連グッズで鉄道ファンへアピールし、ドラマや映画のロケ地として活用できることを広報する。また、タレントを招致し、テレビ番組としても取り上げてもらうなど、積極的に広報する。近鉄の観光案内所にPRコーナーを設け、100周年の歴史などを広報する。市民への説明会を実施し、現状を知ってもらう。

森 智広副委員長

一旦ここで区切ります。

この中で何か異議、修正要望等、ありましたら。

(発言する者あり)

森 智広副委員長

こちらで勝手にというのも何ですけど、よりすぐって抜粋させてもらったんですけど、意思の確認ということによろしいですか。

(異議なし)

森 智広副委員長

次に、(2)の市が実施する事項に移ってください。

栗田議会事務局主事

2)市が実施する事項。

「駅周辺への施設の誘致」、お店(雑貨店、喫茶店、レストラン等)、大衆浴場、大型スーパー、大型アウトレット店、高齢者を対象にした施設、ゲームセンター、工場などの新規企業の社宅、託児所、遊園地、専門学校、マンション、住宅開発、水族館や植物園の誘致。

「沿線施設等でのイベント」、沿線にハイキング、ウォーキング、ランニング、サイクリング等のコースを桜や紅葉などの四季折々の自然が楽しめるよう整備する。スタンブラリー、クイズラリー、ウォークラリー、ウォーキング月例会、写生大会、俳句大会、

フォトコンテスト、宝探しゲームなどの実施。参加者には地場産品の景品を準備したり、場合によっては電車に乗ってもらうことを参加資格とするなどして工夫する。沿線施設でお見合いやアイドルを招致したイベントなどを実施する。沿線上で使用できるスマートフォンのアプリを作成する（ポイントが貯まるなど）。電車を使った街コンや市民大学の授業の実施、電車の撮影スポットの紹介や電車の写真展の開催、また、学生の絵や書を電車内に掲示するなどのイベントを開催する。

「企業との連携」、駅周辺や商店街のお店マップを作成し、マップ記載の店で利用金額に応じてポイントがもらえるよう整備する。また、切符を提出すれば割引や一品サービスなどを受けられるよう整備する。電車利用者に対し、地元飲食店で使える割引券を配付する。

「固有価値の創造」、市と市民が協力し、沿線施設の観光資源化を図り、近鉄内部・八王子線を市の文化財として登録できるよう努める。

「観光施策」、内部線を始点とした観光コース（杖突坂、伊勢国分寺跡、鈴鹿考古博物館、四郷郷土資料館、お茶屋、酒造、和菓子屋、醤油蔵、コンビナート夜景クルーズ、B級グルメ、とんてきなど）を各種企画する。日程が合えば、各町で実施されているイベントなども観光コースに盛り込む。駅舎周辺を昭和のノスタルジーを感じさせる風景に変え、観光スポット化する。

「広報活動」、市のホームページやツイッター、またはソーシャルネットワークを活用した広報活動を行い、市内鉄道ファンの協力を得て、全国鉄道ファンに近鉄内部・八王子線を広報してもらう。また、エコ通勤やノーマイカーDAYを企業に広報し、条例などの検討も視野に入れるとともに、市民に対してもポスターやホームページなど、さまざまな媒体を通じて広報し、電車が環境面ですぐれていることや清掃活動のボランティアなどの呼びかけを行う。他市町などへの広報については、とんてきだけでなく、軽便鉄道のまちや日本一暑い電車（冷房がないため）と銘打って、こにゅうどうくんを活用し四日市市を広報する。鉄道雑誌や旅行雑誌の出版会社に取材を要請し、全国知名度アップを狙う。

「意識改革」、市職員等が率先して電車を利用しなければ市民の意識は変わらないため、通勤は原則公共交通機関を利用することとし、自家用車での通勤に対する手当の支給に制限をかける。説明会を地域ごとに開催し、電車が環境面ですぐれていることを次世代の子供などに根気強く説明を行い意識づけを行うとともに、自動車から自転車プラス電車という意識づけをする。

「その他」、学校の校外学習や遠足、または社会見学などで電車を利用する。路線存続のための募金の実施。敬老の日などの記念日に市から乗車回数券を配付する。中央緑地公園や南部丘陵公園の駐車場を有料化することで電車利用者をふやす。沿線高校の始業時間をずらすことで多くの生徒が電車を利用できるようにする。自治会に援助切符を発行するよう協力を仰ぐ。

森 智広副委員長

引き続き、市民等が実施する事項もお願いします。

栗田議会事務局主事

3) 市民等が実施する事項。

「固有価値の創造」、市が沿線住民に協力を依頼し、イルミネーションや壁画アートを実施。また、空き地に花や桜の木を植えることで他路線との差別化を図る。実施に協力してもらえる方には補助を検討する。

「意識改革」、電車が環境面ですぐれていることを意識し、電車での行動を心がける。

森 智広副委員長

以上、ここ、市民意見ですので、特によろしかったでしょうか。

(なし)

森 智広副委員長

次、参考人の意見に移ります。

栗田議会事務局主事

では、参考人の意見の部分について、また読み上げさせていただきます。

1) 事業経営主体が実施する事項。通学定期券の割引率が8割と大き過ぎるため、全国平均の7割にする必要がある。

2) 市が実施する事項。環境面で利用客をふやすというのはゼロではないが、大きな効果とはならない。近鉄内部・八王子沿線は既に開発済みのところが大半を占めるため、

ミニ開発程度しかできないが、整備することで若干の利用者増は見込める。

森 智広副委員長

ここ、参考人の意見の部分について、ご意見がありましたら。特にまたよろしかったですか。

(なし)

森 智広副委員長

そうしたら、次、4項目目の環境整備に移っていきます。

委員会における意見、一通りお願いします。

栗田議会事務局主事

委員会における意見、事業経営主体が実施する事項。

第8回、近鉄四日市駅と中川原駅の間地点には市立四日市病院が位置しており、中間地点へ駅舎を整備すれば便利ではないかと市民の声を聞いている。近鉄内部・八王子線についても駅間距離が長く、駅舎の新設といった声もあるため、調査研究の一つとして検討してはどうか。駅舎にコンビニや小さな動物園を整備してはどうか。

市が実施する事項。

第2回、LRTを導入した場合の費用について検討すべき。近鉄内部・八王子線を本線に乗り入れした場合における費用について調査研究を行ってはどうか。

第3回、鉄道で存続するためにはさまざまな手法があり、それぞれについて調査研究を行うべきであると考えているが、まずは、デュアル・モード・ビークルの調査研究を行ってはどうか。

第8回、特区制度を利用して、特殊狭軌から標準軌に変え、本線への乗り入れについて検討してはどうか。LRTの導入(JR四日市駅から中央通を經由し、市立病院)の検討を行ってはどうか。

以上でございます。

森 智広副委員長

以上、委員会におけるご意見ですけれども、何か修正、加筆要望がありましたらお願いします。よろしいですか。

(なし)

森 智広副委員長

一旦切らせてもらいます。

次に、市民アイデア、一通りお願いします。

栗田議会事務局主事

では、市民アイデアについて読み上げさせていただきます。

事業経営主体が実施する事項。

「鉄道・鉄路の整備」、ミニSLや黒部溪谷鉄道で使用している車両をモチーフに新しい車両の導入や手動式のドアの復活、また、レトロな雰囲気のある塗装や観光施設を題材にした塗装など、乗ってみようと思わせる車両を走らせる。塗装は若手のインストラクターへの依頼や市と協力し、高校生に対し募集するなどといった手法も検討する。特殊狭軌を標準軌に変更し、名古屋方面へ直通運転をする。また、車両の冷房化を検討する。

「駅舎の整備」、各駅へ時計、ベンチ、水洗トイレ、コミュニティー伝言板、近鉄本線から近鉄内部・八王子線へ乗り継ぎする人への案内看板等を設置するとともに、駅舎のバリアフリー化を行い、地産マーケットや無料休憩所、また理髪店や保育所を整備するなど、改修を検討する。利用者が多い場所への駅舎の移設や増設を検討する。

「路線の延長、新設・廃止」、路線を延長、新設し、各施設や団地など（四郷高校、県立総合医療センター、笹川団地、南部丘陵公園、高花平団地、市立四日市病院、尾平町のイオンショッピングセンター、三重団地、日永カヨー、味の素四日市工場、パワーシティ、JR四日市駅、湯の山温泉駅、JR河原田駅、采女団地、近鉄平田町駅、四日市港）に接続する。八王子駅を復活させる。小古曾駅を廃止する（内部、四日市駅間の乗車時間が短縮される）。

「その他の整備」、駅存在を知らせる案内看板を設置する。学生専用車両と一般車両を区別する。時間や曜日を指定し、電車への自転車の持ち込みを可とする。

「運行形態」、BRT、レールバス、路面電車、デュアル・モード・ビークルへの転

換や分社化について検討すべき。

「運行ダイヤの見直し」、夜間運行（料金は倍）や急行運転の実施。利用者の少ない時間帯や多い時間帯に合わせた運行本数を確保し、車両編成等の調整もあわせて行う。また、近鉄本線の運行時間に合わせた時刻設定を行う。

以上でございます。

森 智広副委員長

引き続きお願いします。

栗田議会事務局主事

市が実施する事項。

「駐車場・駐輪場の整備」、駅の周辺に低料金、または無料の駐車場を整備する。また、駅近隣の土地所有者が当該地を駐車場化した場合、固定資産税や都市計画税の免除を行う。各駅の駐輪場のスペースを再整備し増設することで利用可能台数をふやす。駐車場の整備が難しいところでは、送り迎え（キス・アンド・ライド）ができる停車スペースを確保する。

「路面電車の整備」、路面電車を整備し、近鉄内部・八王子線と接続する。（１）JR四日市駅と近鉄四日市駅、四日市市立博物館付近、または市立四日市病院まで。（２）西日野駅から笹川団地を經由し四郷高校まで。

「バス等の整備」、コミュニティバスなどの運行を実施する。駅付近にバス停を設け、県立総合医療センター等と接続し、電車の運行ダイヤに合わせた運行を行う。乗り合いタクシーを整備する。

「その他の整備」、旧八王子駅に記念碑や説明板を設置し、廃線跡を歩けるように整備することで電車マニアを取り込む。句会のできる会場を沿線に整備する。

「鉄道事業者と協力して実施できること」、各駅舎に図書館、介護施設、病院、観光施設や博物館を併設する。市が沿線高校生や地元の方々に依頼し、駅舎を手づくりのもので飾ったりし、楽しく明るい雰囲気をつくる。また、駅舎を地域の発表会の場として活用したり、駅舎を広げて地元農家の農産物や地場産品を販売できるよう整備する。

森 智広副委員長

こちらは市民アイデアになりますので、よろしかったでしょうか。

(なし)

森 智広副委員長

最後に、参考人の意見というところをお願いします。

栗田議会事務局主事

読み上げさせていただきます。

参考人の意見、車両をつくる際に思い切った車両をつくれば、電車マニア等を取り込むことは可能である。駅舎周辺の駐輪場にほとんど自転車がない。アクセスに自転車を利用してもらえるような取り組みや整備を行えば、若干の利用者増を見込める。BRTは初期投資が大きい、ランニングコストは小さい。鉄道はBRTよりランニングコストは大きい、車両は長持ちし、利用者数の変動もない。このようにBRTも鉄道も一長一短がある。

以上でございます。

森 智広副委員長

参考人の意見に関して、ご意見がありましたら、よろしいですか。

(なし)

森 智広副委員長

先ほどご意見があったように、この取りまとめに関しましては、報告書は羅列という形ではなく文書形態でより掘り下げた形の報告にするのが望ましいという意見を踏まえながら、私も委員長と相談させてもらって、今回は近鉄の参考人招致がありますので、次々回ぐらい、残り2回の部分で皆様にご提示できたらなと思っております。

今後の流れの前に何か報告書に織り込む中でご意見がありましたら。

諸岡 覚委員

報告書で思っているんですけど、私、自分の記憶が飛んでしまっておるので確認だけしたいんですけども、この市民意見を募集する際にいただいた意見をどうこうしますって何て書いて募集したんでしたっけ。報告書に書くだけでよかったのかなというのをちょっとふと思ったもので。

栗田議会事務局主事

事務局でございます。

募集する際は、いただいた意見を取捨選択して採用できるものを採用させていただくというふうな形で募集のほうをかせらせていただいております。

諸岡 覚委員

採用、何に採用する。

栗田議会事務局主事

報告書に盛り込むという……。

諸岡 覚委員

報告書に採用するという、わかりました。結構です。

小林博次委員

議会の意見と市民意見とこう並べてみると肝心な委員の意見がみすばらしいんやね。だから、我々が論議してきた中身は、どんな形態でどうしたらいいのかというあたりが探られておったと思うわね。だから、市民意見はこういう意見があったというのは別冊にしておいて、特徴的な流れについて織り込むようなことを考えてもらうほうが報告書としてはいいのではないのかなという気がするんです。ですから、そのあたりも踏まえてもらうとありがたいと思います。

森 智広副委員長

わかりました。市民の意見に関しては幅広い分野でご意見をいただいていると思いますけれども、委員会におきましては、ある一定の項目というのを掘り下げた形で調査研究し

てまいりましたので、その深さの部分を共有できるような報告書にできたらなど今考えております。

ほか、報告書の取りまとめにおきまして何かご意見がありましたら、よろしいですか。

(なし)

森 智広副委員長

でしたら、3、4に関しましては、先ほどのこの冊子の意見、ご異議ないということで、これを踏まえた形で取りまとめをさせていただきます。

そして、具体的な報告書の検討については、次回、近鉄の参考人招致の後の残り2回の部分になってくると思います。その際に正副委員長案というのをお出しできたらと思っておりますので、よろしくをお願いします。

次回なんですけれども、4月18日、近鉄からの参考人招致という形で近鉄様から3名の方がお越しになりまして、直接内容についてお伺いできるという場があります。この近鉄からの参考人招致という紙、最後1分ぐらいだけでも説明させていただくと、質問項目、細部までは確認しませんけれども、大きく二つ、近畿日本鉄道の経営状況についてという大きな話と、二つ目、近鉄内部・八王子線を鉄道として存続させることについてという、また近鉄内部・八王子線に限った込み入った話、この2段構えで質問をさせていただきます。

先日、近鉄のほうと打ち合わせさせていただいたんですけれども、説明時間としてはそれぞれ10分程度ということで、先方には時間を2時間、取っていただいているので、終わり次第終わるんですけれども、十分お時間を取っていただいておりますので、もし4月18日に向けてお聞きしたい点等がありましたら準備していただきたいなと思っております。

ちなみに、次回は4月18日午後1時半から行いますので、よろしく願いいたします。何かありましたら。

森 康哲委員

理事者に聞きたいんですけれども、ここまで踏み込むとちょっとまずいなというところがありましたら、今のうちに教えておいてほしいんですけれども。

館都市整備部理事

特にこれはまずいとかということはございませんので、多分近鉄さんもここでお答えできるところとお答えできない部分があるんじゃないかなというふうには推察しますので、特にこれはまずいというようなことは特にございません。

森 智広副委員長

先日の打ち合わせにおいても感じたのは、近鉄さんはしっかりとした意見をお持ちだなということは感じましたので、また来週じっくりと質疑等でお話を導いていただければなと思っております。

でしたら、まだ1時間45分ですけれども、このタイミングで当委員会を閉じさせていただきたいと思います。

きょうはどうもありがとうございました。

15 : 14 閉議