

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年4月18日)

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

冒頭、一言。前回委員会は、副委員長を初め皆さんにご迷惑をかけまして済みませんでした。おわび申し上げます。

それでは、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。

傍聴の方が、市民の方、議員、それから報道関係者合わせて約20名ほど入られております。

本日は、参考人の方に来ていただきまして進めてまいりますけれども、まず、皆さん、ご確認したいんですけれども、報道関係者のほうから写真撮影の要請が来ておりますが、これを認めていきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それと、あわせまして、よく聞いていただきたいんですけれども、テレビ局、CTYと三重テレビさんより撮影の要請が来ております。内容については、冒頭のみではなくて、全編を撮影したいという内容であります。使い方としては、ニュース番組の中で二、三分の予定でこの近鉄内部・八王子線の項目を取り上げたい。予定しているのは、ナレーションを中心にニュースをつくる予定なんですけれども、実際の音声を使うこともあり得ることから、全編を撮影したいという内容であります。

事前に、私のほうから2局に対しまして2点を確認してあります。1点は、当然のことながら、委員会運営に支障のないよう十分気をつけていただくこと。2点目は、扱い方ですけれども、くれぐれも偏った内容の報道をしないということをお願いいたしまして、あくまでも客観的な使い方、ニュースづくりを行うという約束はいただいております。このことは、本日お願いしている参考人の方にもお伝えし、認める認めないは委員長のほうにお任せいただくということで参考人様には了承いただいているところでありますが、原則公開ということから、そういった内容であれば全編撮影ということを確認していきたいと思っておりますけれども、皆さん、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

ありがとうございます。それでは、そのようにしたいと思います。

なお、冒頭いろんな角度から撮影をされると思いますけれども、それが終わった後には、なるべく定点において撮影されるということもお伝えしておきます。

それでは、本日の事項ですけれども、近鉄内部・八王子線の存続についてということで、第16回目の委員会であります。本日は、まず、近畿日本鉄道株式会社様から3名の参考人の方に来ていただいております。あらかじめお渡ししている質問内容にお答えいただき、進めていきたいと思っております。その後、委員会の進行次第ですけれども、参考人の部分が終了し、時間によっては、引き続き、審査を進めていくこともあり得るということをご理解いただきたいと思います。

それでは、参考人の皆様のご紹介ですけれども、まず、お一人目として、近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部長の福嶋博様。

福嶋参考人

福嶋でございます。よろしくお願いいたします。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

お二人目が、同じく鉄道事業本部名古屋輸送統括部運輸部長、都司尚様でございます。

都司参考人

都司でございます。よろしくお願いいたします。

豊田政典委員長

よろしくお願いいたします。

同じく鉄道事業本部企画統括部営業企画部、岩崎正義様。

岩崎参考人

岩崎でございます。よろしくお願いいたします。

豊田政典委員長

よろしくお願いいたします。

改めてでございますけれども、当委員会では、近鉄内部・八王子線の鉄道としての存続というテーマで、昨年6月から15回の委員会を重ねてまいりました。その間、存続に向けてのさまざまな調査研究をする中で、あるいは、他の赤字ローカル線の再生事例でありますとか、あるいは、参考人に来ていただいたりでありますとか、いろいろと調査研究を進めてまいりました。その中で、都市整備部を通じてでございますけれども、近畿日本鉄道様におかれましては、いろいろと資料、データを提供していただいたこともたくさんありました。その点についてまず御礼申し上げます。ありがとうございました。

調査研究を進めてまいったんですけれども、直接、今まで委員会で近鉄さんの考え方あるとかといったところをお聞きする機会はなかった。委員会調査も終盤を迎えまして、当委員会としても直接お考えを確認したい部分もありますし、また、なかなか都市整備部と間接的にはわかりにくい部分もある中で、本日は参考人制度という制度の中でございますけれども、お三方に来ていただいたことをまず御礼申し上げます。ありがとうございます。

あくまでも近鉄内部・八王子線の鉄道としての存続という調査研究という位置づけですから、調査研究の一環として本日は参考人としてお三方に来ていただいております。

それでは、その内容に入っていきたいんですけれども、委員の皆様、それから傍聴者、参考人の皆さんにはあらかじめ質問事項というのを配ってあると思います。進め方ですけれども、質問事項のペーパーを見てほしいんですが、2枚つづりのホッチキスどめのうちの、まず をまとめて事務局から質問内容を朗読した後、まとめて参考人より答弁をいただきたいと思います。答弁をいただいた後、さらに質疑のある方はその内容について質疑をいただき、答えをいただく。質問、答弁、さらなる質疑応答、これを繰り返していきます。

で区切り、それから、その次は、 の1)の部分について2回目にやりたいと思います。3番目に、 の2)についてやると。3分割し、その後、 として、その1、2では聞き切れなかった部分でもしも委員の皆さんからご質疑があれば出していただき、可能な

範囲で参考人よりお答えをいただく。4分割して進めていく。そんなやり方できょうは運営していきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

ここまでのところで何かご質疑はありますか、ご質問、委員の皆さん、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それから、なお、補足説明者として、いつものとおり、都市整備部から10名ほど、参考人の後ろの席に控えてもらっております。もしも質疑応答の中で補足的に確認質問等があれば、出していただいても結構でございます。

それでは、中身に入っていきたいと思います。

じゃ、まず事前の質問事項のうちの 近畿日本鉄道株式会社の経営状況についてというタイトルの部分を扱いたいと思います。

質問文を読んでいただいて、お答えいただくと。

じゃ、事務局、まず、質問を改めて朗読をお願いします。

栗田議会事務局主事

事務局でございます。

それでは、順番に読み上げをさせていただきます。

近畿日本鉄道株式会社の経営状況について。

- 1、御社の鉄道事業全体としての経営状況はどのような状況ですか。
- 2、その中で内部・八王子線の経営状況はどのような状況ですか。
- 3、上記をふまえた近鉄の考え方について。

) 内部・八王子線の赤字について、御社の鉄道事業全体収支の中で吸収できないのでしょうか。例えば、内部・八王子線利用者の約75%は近鉄名古屋本線などへの乗り継ぎ利用者と聞いており、鉄道支線があつての鉄道本線と考えますが、御社の考えはいかがですか。

) 公共交通を担う輸送事業者としての役割についての御社の考え方はいかがですか。例えば、赤字がなくなればよいという考えなのか、御社の考えをお聞かせください。

豊田政典委員長

それでは、参考人のほうよりお答えをいただきたいと思います。

それじゃ、ご挨拶を兼ねてよろしく。

福嶋参考人

近鉄の福嶋でございます。

日ごろは近畿日本鉄道をご利用いただきまして本当にありがとうございます。また、鉄道のみならず、四日市市様には、ホテルであるとか、あるいは百貨店であるとか、あるいはバス、タクシー、旅行業、さまざまな面で市民の皆様にご利用いただいております。本当にありがとうございます。重ねて御礼申し上げたいと思います。

また、本日は、この総合交通政策調査特別委員会参考人ということでお招きをいただきまして本当にありがたいこととっております。私ども、平成19年から都市整備部様とはずっと定期的に会合を持ちまして、さまざまな議論を重ねてまいりました。それで、こういう形で議員の皆様へ直接、お話しさせていただくというのは本当に初めてかなというふうに思っております。我々の考えを直接お伝えする非常にいい機会をいただいたなというふうに思っております。きょうは限られた時間かなとも思いますけれども、いろいろとご議論もさせていただき、あるいは、ご相談もさせていただきながら、近鉄内部・八王子線の将来はどうあるべきかということについて何か有意義な議論ができればなというふうに思っております。どうかよろしく願いいたします。

豊田政典委員長

よろしく願いします。

福嶋参考人

それでは、座りまして回答させていただきます。

まず、ご質問の一つ目、鉄道事業全体としての経営状況はどうかと、こういうことでございます。

お手元にこのカラー刷りの資料を配付させていただいております。この1番でございますが、近鉄全線のお客数というグラフをごらんいただきたいというふうに思います。

当社全線のお客様ということで、つまり輸送人員なんですけれども、ピークは平成3年でございます。このときは年間で8億人のお客様を輸送しております。その後、減少に転じまして、平成23年度で5.6億人ということで、8億人から5.6億人ですから、30%のお客様が減少したという状況でございます。

また、昨年度末に発表されましたけれども、将来の人口予測が発表されまして、それにつきましても将来、日本の人口はどんどん減っていく。しかも、少子高齢化が進むことによって、いわゆる生産年齢人口、つまり15歳から64歳まで、我々の収入のベース部分となる定期券、これを買っていただく生産年齢人口がそれ以上のペースで減っていく、こういう予測がされております。そういう意味で、今後の鉄道を経営していく上での経営環境は極めて厳しいと言わざるを得ない、こういう状況でございます。

それでは、2番に参ります。

次は、内部・八王子線の経営状況はどうかということでございます。

これにつきましては、同じ資料の下の部分、近鉄内部・八王子線の状況についてグラフをつけさせていただいております。こちらの状況につきましては、昭和45年がピークでございまして、この年の年間722万人というお客様の数が、現在は363万人ということで、約半分に減っております。かなりこれも厳しい状況になってきておるということでございます。

裏面を見ていただきますと、この間の近鉄内部・八王子線の収益の状況を示しております。これ、赤で描いておりますように、ずっと赤字ということでございます。正確な記録が残っておりますのは昭和51年、つまり、八王子線の一部を廃止させていただいた昭和51年以降というふうになるんですけれども、それ以降黒字になったことは一度もございません。それ以前も実はございません。ここに書いておりますのは平成元年以降の数字でございますけれども、最大5億円を超えております。この後、ワンマン運転であるとか、あるいは、駅の係員を無配置にするとか、あるいは、さまざまな支出改善策をやりまして、何とか現在は3億円弱という数字の赤字となっておりますけれども、これ以上赤字を削減するのは極めて困難な状況でございます。

また、この下に四日市市の将来推計人口、グラフでお示しさせていただいております。これは、先ほど申し上げました、ことしの3月に国立社会保障・人口問題研究所、これは国の機関ですが、これが発表されたデータをそのまま持ってきております。四日市市様におかれましても、人口は将来、やはり徐々に減っていつている。中でも我々のベース部分

である定期を購入いただく生産年齢人口、15歳～64歳の方というのは、それを上回るペースで減っていく、こういう予想はなされております。近鉄内部・八王子線につきましても、現在よりも収益が改善するという見込みはないというふうに判断をいたしております。

それでは、次の3番に参りたいと思います。

次は、近鉄内部・八王子線の赤字について、鉄道事業全体収支の中で吸収できないか。例えば利用者の75%は名古屋本線までの乗り継ぎ利用者であって、支線あつての鉄道本線であるというご質問でございますけれども、先ほどお話ししたように全体的にお客様は減少しております、黒字路線の収益、つまり収益が上がっておる路線についても、収益はもうどんどん減少してきている状況になってきております。確かに、おっしゃるように、一部赤字路線、一部黒字路線と、こういうようなのは鉄道として普通じゃないかと、こうおっしゃる方もおられるんですけども、やはり赤字路線を支えるというのは、黒字路線が年々伸びていく、つまり、ことしよりも来年のほうが収益が上がる、そういう右肩上がりの時代において成立した視点かなというふうに我々、考えております。現在、黒字路線の収入がどんどん減ってきておる、そういう状況の中では、もはやこれ以上赤字路線を支えていくということはやっぱり難しいのかなというのが我々の考えでございます。

また、乗り継ぎのことでございますけれども、当然のことながら我々も同じ考えでございます。鉄道支線あつての鉄道本線ということでございます。そういうことがありますので、我々、先般、近鉄内部・八王子線については、単に廃線にするんじゃなくて、BRT、つまり、専用道化してバスを走らせる、こういうご提案をさせていただいたということでございます。

近鉄内部・八王子線が例えば湯の山線なんかと違うのは、少し離れたところに四日市駅がございまして、開札もあつて、別に、そういう意味で申しますと、近鉄内部・八王子線については、当然、直通運転はできませんし、ホームからホームへ乗りかえる、これもできないし、したがいまして、仮にこれをバス、BRTに転換したとしても、少なくとも乗り継ぎということに関するお客様のご不便さが今よりも出るということはないというふうには考えておるところでございます。

次の、公共交通を担う輸送事業者としての役割についてはどうか。こういうことでございますけれども、赤字がなくなればよいという考えなのかと、こういう厳しいご質問なんですけれども、我々、このグラフが示していますように、これまでずっと赤字だったんですよ。合併したのは昭和40年、合併、そのときからもう既に赤字でございまして、当時は

鉄道の廃止は認可でございましたので、既に廃止しようということによっておられたというふうには聞いております。そういう中でも我々ずっと運営をしてまいりました。特に、安全に、かつ、安定的に運行してきたということについては、我々が自負しているところでございます。

ただ、そういう中で車両がかなり老朽化が進んでまいりまして、今後さらに老朽化した車両の更新という大きな支出を強られる時期に来てしまいました。そういう中でこれだけの赤字を出している路線に対してさらに大きな投資をして続けていくということは、やはりそれだけ、先ほど述べたように、経営状況が苦しくなっていく中ではもはやできないというのが我々の判断でございます。

そういう意味では、近鉄内部・八王子線、皆様の公共交通として非常に大事なんだということもおっしゃっておられます。そういうことであれば、公共交通として残していくためにはどうしたらいいのかということ考えた中で、BRT、これであれば、鉄道のような大きな運営コストはかかりませんので、これからも公共交通としていわゆるサステナブルというか持続可能な公共交通として残していけるのではないかと考えてご提案申し上げ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

ありがとうございました。

今、 についてですけれども、経営状況について、あわせて、現在の形で鉄道を続けていくことはどうなのかということ、それから、鉄道会社と公共交通の会社としての責任、そのあたり、言いかえましてけれども質問させていただき、お答えをいただいたところであります。

これより、今のお答えに加えて、さらに質問のある委員の皆さん、挙手をいただいて質疑をいただき、また、可能な範囲で参考人よりお答えをいただくと、そんな時間にしたいと思います。

委員の皆さん、いかがでしょうか。

土井数馬委員

どうもきょうはありがとうございます。

いろいろとお答えをいただいたわけなんです、経営状況が厳しいのは私どもも承知をしているところでございますが、その上においても公共交通として、鉄道として残してほしいというのがこの委員会の考え方でございますが、3)の)のところ、赤字、本線のほうで支えていくのも実際はもう難しいというふうなお答えがあったわけなんですけれども。ということは、近鉄内部・八王子線に限らず、近鉄の全線の中で赤字路線があれば、そのどの路線にしても支えていくのが難しいということで、BRTとかいろんなことの転換を考えていくということなんですか。近鉄内部・八王子線だけのことなんですか。

福嶋参考人

全ての赤字路線について……。

豊田政典委員長

すいません、指名した後にお願いしたいんですけど。

福嶋参考人

当然のことながら、全ての赤字路線について必要な、可能な範囲で転換をしていくと。内部・八王子線に限った話じゃございません。

土井数馬委員

私ども四日市市で考えられるのであれば、先ほども福嶋様より答えがありましたように、湯の山線にしても到底黒字でやっているのかなとは思にくいところもあるわけで、そうした場合、四日市市内、もちろん三重郡まで走っているわけですが、そうした中でどんどんどんどんそういう鉄道路線がなくなっていくというのは非常に不安があるわけで、私ども、近鉄内部・八王子線だけで今、議論をしているわけなんですけれども、そういうふうなことを考えますと、ここで私どもが近鉄内部・八王子線のことと頑張らないとという言い方はおかしいですけども、乗客をふやすような努力を私どもも当然、今、頑張っているわけなんですけど、そういうふうなことが、どれだけ頑張ってもこれはもう難しいのかなというふうに市民の方が思ってしまうと、当然、近鉄内部・八王子線や湯の山線もなくなっていくんじゃないかと、いろんなほかにも不安が波及していくような気がする

ころでございますので、今、もう、いえいえ、そのとおりなんだと言われますと、どういふふうな答えをしていいのかわからないところなんですけれども。

きょう、委員長にもお願いをしたんですけど、どうしたら残せるかというヒントが欲しいなということが私どもからの大きなあれだったんですけど、BRTと言われてしまいますとそれ以上の答えが出ないんですけれども、何とか私ども市民というか、住民がいかにして頑張れば存続させていくことができるのか、そういうヒントがきょうの話し合いの中で少しでも垣間見えればというふうな気がしていたわけなんですけれども。その辺の進め方は委員長のほうでお願いしたいところなんですけれども、今言いましたように、ほかの路線も支えるのが難しいので転換をしていくというふうな答えをいただきましたので、ほかの委員の皆さんからもその辺についてもちょっとご議論いただければと思うんですけれども。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

都司参考人

今、ほかの路線、BRTにかえていくということではないんですね。いろんな施策をとっていくという意味で、既に湯の山線につきましては、本年度から駅員を無配置にするところをふやしてきておると。以前、内部線が取り組んだような施策を今、いろんなところでと。

あと、湯の山線におきましては、本線と同じ車両が使えますので、その辺が内部線とは大きく違うところ。必要とされる輸送量も相当違いますので、全てにおいてこのBRTという考え方が導入できるというふうには考えてはおりません。

豊田政典委員長

よろしいですか。

諸岡 覚委員

ご説明ありがとうございました。

1番、2番、3番に共通するんですけれども、ちょっと話が余りにもざくっとしていて、

簡単に納得できるようなことではなかったのかなというふうに個人的に思います。説明としては、赤字路線を黒字路線でカバーするのも限界が来ているんだと、そういうようなお話だったので、具体的に全体の中のどれくらいこの赤字のパンチがきいているのか、もう少し具体的な数字で教えてもらうことはできないんでしょうかね。黒字がどれだけあって、これが何%くらい赤字が占めているんだみたいな、そういう具体的な。それはやっぱり企業経営的に厳しいんでしょうか。

福嶋参考人

我々の路線別の収支ということについて示せということですか、ご質問の趣旨というのは。

諸岡 覚委員

鉄道部門全体の収支がありますよね。その中でこの近鉄内部・八王子線の年間マイナス3億円という赤字がどれくらいのウエイトを占めているかということをお願いしたい。そんなにこれが致命傷なのかという……。

福嶋参考人

申しわけないんですけども、我々、路線別の収支というのは原則、公開しておりません。これはいろいろな事情がございまして、公開すべきじゃないというようにしております。ただ、近鉄内部・八王子線については、今回こういうことで、いろいろなご議論いただく必要もあるということで、費用が5億円、収入が2億円ということで、3億円弱の赤字という数字については参考のためにお示ししております。

そのあとの3億円弱という数字、収支の赤字ですね。これは我々の事業収入の中で、鉄道収入の中で決して小さな数字ではないということだけは申し上げておきます。

豊田政典委員長

ほかの委員。

中川雅晶委員

本日は本当にありがとうございます。お忙しい中、本当にありがとうございます。

2点ちょっとお伺いしたいんですが、の1)のところで、経営状態のところ、生産年齢人口が減少してきて、定期も減少すると。確かにおっしゃるとおりだと思うんですが、しかしながら、高齢化によってマイカーの比率というのもこの先どうなるかという部分もあるので、しっかりとしたまちづくりなり、そういう構想のもとに鉄道が生かされて、従前に戻るということではないですけれども、全く全てが悲観的なことではないのではないかなということがまず1点と、それから、その3)の)のところで、公共交通を担う輸送業者としての役割というのは、私は、昭和40年からずっと赤字で、安全と、それから安定的に運用されてきたということは、公共性の高い役割を企業として社会的責務を十分担ってきていただいたことについては、本当に感謝の念を持っております。

そこで、これをあくまでも廃線ということではなくて、BRTということをご提案していただいたということはおっしゃったんですけれども、例えば、廃線ではないということは私たちが共通の認識で、じゃ、これを公共交通機関としてどういう形で公のところと民間業者である御社と担っていくかというところの話合いの余地があるかないか、その辺の見解をお伺いさせていただきたいと思います。

福嶋参考人

一つ目の件につきましては、確かにおっしゃることはあるのかなというふうに思っております。それから、やっぱり全体の人口が沈んでいく、そういう中でこういう利用者が劇的に戻るということは恐らくないだろうということです。

ですから、利用者の減りを少なくするために、我々も一生懸命努力しておりますが、特にございですが、特に我々の収入のベースの定期、定期券というのは本当に減っていく。これは間違いないと考えています。

あとは2番目のご質問につきましては、我々、やはり公共交通として残していくということであれば、BRT、バスへの転換が最善だというふうに考えております。バスもこれは当然立派な公共交通でございますから。ただ、この委員会は鉄道としての存続ということをご調査する委員会だということも重々理解しております。それについては、後半の質問の中で我々の考えをお示ししたいと考えています。

豊田政典委員長

他の委員はどうでしょうか。ありますか。

伊藤 元委員

きょうは本当にありがとうございます。

今、中川委員からちょっとご質問があったんですけれども、御社と今後のことについて、ある程度いろんな形で、平成19年からうちの都市計画課のほうといろいろ協議はしていただいできておったというお話は聞いたんですけれども、今後についてなんですけれども、やっぱり我々は一応このナローゲージ路線である近鉄内部・八王子線を何とかして残していきたいなというふうに考えておりました、大きな利用者増にはつながらんのかもわからんけれども、一つ、今のお話を聞いておりますと、やっぱり人口が減っておる中での利用頻度が下がってきておる。要するに、生活の足としての利用頻度が下がってきておるということで将来性がなかなか見込めない。

そんな中で、いろんな各市町で観光戦略なるものを今、打ち立てて、施策展開されておるんですね。我々四日市市のまちも、今までは産業都市として栄えてきたわけですが、やはり市長さんも観光元年ということを一昨年からお話をされて、いろいろ四日市市の町なかを観光で使えないかという話をしておるんですね。そういったときに、御社の新しい列車、車両、しまかぜでしたっけ、伊勢志摩のほうを向いて、まさにこれは観光で収益を上げていこうということではないのかなと私は感じております。

そういった中に、先ほど説明もありましたけれども、四日市市の中に湯の山線、この湯の山線にしても、多分、人口減であって生活の足としてはじり貧で、減少していくのではないかなというふうに考えております。そんな中で、やっぱりまたそうなってくると、これも残していきたいなという思いがあって、そういったことをちょっと余談としてあれなんですけれども。

観光という形で、近鉄さんという大きな会社になりますと、いろんな分野で事業をされておりますよね。そんな中でもう一度、例えば湯の山の菰野方面になりますけれども、湯の山のほうの再開発をしていただいで、それで、そういうところへ列車を走らせて収益を上げていくとか。しまかぜなんかが結構、今、人気やというお話も聞いておりますので、そういった形で四日市市とまた観光面で設定、協議をして、鉄道としての足を残していくというような協議なんかができたらいいなと思うのやけど、即効性は少ないと思うんですけど、でもやっぱり何らかの手を打って、事業者さんとともにいろいろと考えていかなければならないのかなというふうに思っております。多分ある程度のお話はされておるのか

と思いますけれども、そういうふうな考えで今後のお話ができるものかどうかというのをちょっと教えていただけるとありがたいんですけれども。

福嶋参考人

しまかぜにつきましては、本当にたくさんの皆様にご好評をいただいております。本当にありがたいことだと思っております。ただ、このしまかぜというものを企画いたしましたのも、先ほどから申し上げています、定期券のお客様が本当にどんどん減ってきておって、これはなかなか手を打つのは難しいんですね、我々の力で人口をふやすというのはできませんから。そういう中で少しでも観光のお客様をふやすことで定期券の減少をカバーしようと、こういう考えでやっておるものでございます。そういう意味では、先生がおっしゃったように、まちの観光のお客様をふやすことで少しでも企業として収益を上げていく、その考えに全く変わりはありません。

湯の山線の件につきましては、ちょっと、きょうはこの場が違うかなと思いますので、また機会を改めさせていただきたいと思います。ただ、近鉄内部・八王子線に関して言わせていただきますと、ここの線は、お客様の80%近くが定期の方なんです。正確に言いますと77%、平成20年度の数字ですと8割近くの方が定期のお客様。つまり定期外のお客様というのはほとんど20%ほどしかおられない。しかもその中には生活として乗っておられる方もおられますので、実際、観光というのはその20%の中の、しかもその少しなんです。そうなってくると、私も、一時期、四日市市に住んでいたことがございますので沿線のことは多少わかっているつもりなんですけれども、そういう中で一応観光について何かやったところで、この収支の状況を抜本的に改善するとか、あるいは、減りをとめるとか、そういうことができるほどには恐らく近鉄内部・八王子線に関しては至らないだろうなというふうに我々は分析をいたしております。全般的に観光資源を開発して、お客様にたくさん来ていただくこうという、そういう総論については我々も同じ考えでございますし、これからも四日市市様とはご相談をさせていただきたいというふうには思っております。

毛利彰男委員

きょうはありがとうございます。

ずばりお尋ねをさせていただきたいと思いますが、この鉄道としての存続の条件、経営上の存続条件、いわゆる収支が、プラス・マイナスでいいのか、あるいは、黒字にならな

ければだめなのか、あるいは、マイナス1億円程度でいいのか、その辺の存続の判断基準はどう考えていらっしゃるのでしょうか。

福嶋参考人

それはこの後半のご質問でお答えさせていただきます。

豊田政典委員長

じゃ、それでいいですか。

毛利彰男委員

はい。

豊田政典委員長

他に、 について、 の範囲内でご質疑はありませんか。よろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、 経営状況や現状の形でどうかという部分については一定の理解をいただいたと思いますので、 に移りたいと思います。

については、改めて質問文をご確認いただきたいんですけども、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でありまして、2分割いたします。

まずは、1) 近畿日本鉄道株式会社として存続させる場合について。

そして、ここでまたご答弁をいただいた後、質疑応答を行う。その後に、2) に入っていくと。そんな順番で行きたいと思いますので、まず、事務局、質問文の朗読をお願いします。

栗田議会事務局主事

事務局でございます。

では、朗読のほうをさせていただきます。

内部・八王子線を鉄道として存続させることについて。

1、近畿日本鉄道株式会社として存続させる場合について。

、近畿日本鉄道株式会社として内部・八王子線を存続させる場合における経営形態について御社の考えはいかがですか。例えば、伊賀線、養老線のような御社の100%子会社によるケースなどが考えられますが、そのような場合についての御社の考えをお聞かせください。

、また、車両更新や通常の施設の維持補修以外に、内部・八王子線で今後必要と想定される施設改良などのハード整備はどのようなものがありますか。

、存続させる場合に国、県、市など行政側に対して期待する支援策はどのようなものがありますか。

以上でございます。

豊田政典委員長

それでは、答弁、よろしく申し上げます。

福嶋参考人

まず、1番の近鉄として内部・八王子線を存続させる場合における経営形態、あるいは、伊賀線、養老線のようなと、こういうことでございますけれども、我々は、近鉄内部・八王子線を公共交通として存続させるのであれば、やはりバス転換、BRTというのが最善であるというふうに考えております。

ただ、次善の策として鉄道として残すということであればどういう形かということであれば、我々が、当社が関与して鉄道として存続させるとすれば、いわゆる公有民営、国が定めた鉄道事業再構築事業、このスキームにのっとった公有民営しかないだろうというふうには思っております。つまり、土地と施設と車両、これはいろんなパターンがあるんですけども、土地と施設と車両を四日市市様のほうで保有していただいて、それを運営会社は無償で貸し付け、さらに、運営会社が運営していくに当たって、もし運賃だけで収支、償わない場合は、それに対する一定の運営費も補助していただく。こういう形であれば、我々は運営者としてお受けすることができるかなというふうには思っています。

伊賀線、養老線、これは平成19年に伊賀鉄道、養老鉄道という新しい形に変わりましたけれども、当時はこの鉄道事業再構築事業というスキームがございませんでした。この

スキームができたのは平成20年5月でございます。伊賀線、養老線であったとき、平成18年ごろになるんですけれども、この当時はそのスキームがなかったということで、そういう中でやむを得ず最善の策としてこの現在のスキームになったということでございまして、当時からこのスキームがあれば、当然そちらでお願いしておったであろうなというふうに思っております。

そういう意味で、今は国のほうが鉄道事業再構築事業ということで公有民营、これを推奨しております。したがって、鉄道として存続させるということであれば、やはり国が推奨されておるこのスキームにのっかって、補助金も国や県からもいただいて残していくというのが最善ではないかなというふうに我々は考えているということでございます。

次に、車両更新や通常の施設の維持補修以外で必要とされる施設改良ということでございますけれども、我々、近鉄内部・八王子線については、やはり非常に収支が悪いということで、設備投資については、安全は当然担保しなければなりませんけれども、安全を担保できる範囲内で最小限にこれまでとどめてきております。

したがって、仮に今後、鉄道として存続するというのであれば、この車両更新とか、日常のメンテナンス以外にも、例えばその施設の老朽化に伴って一部、例えばホームを補強したりとか、あるいは、これは国が期限を切っているんですけれども、ATS、オート・トレイン・ストップ、自動列車停止装置、これを新しいものに取りかえていく。これは国から義務づけられていますので、これはやる必要が出てまいります。それ以外に、内部の車庫にあります車庫設備なんかかなり老朽化が進んでおりまして、恐らく10年以内ぐらいには更新の必要が出てくるかなと。あと、建物についても、少し耐震性についてもまだきちっと調べ出してない部分もあるんですけれども、耐震診断をやって、その結果として耐震補強が必要であるということであれば、耐震補強工事、こういったものもやっていかなければならない場所が出てくるのではないかなというふうに予想しております。

最後の3番目、存続させる場合に、国、県、市など行政側に対して期待する支援策ということでございます。これは先ほど申し上げたとおりでございまして、当社が関与して、鉄道として存続させるとすれば、公有民营、この方式を取り入れていただいて、我々が運営者としてこれをお引き受けする。これしかないだろうなというふうに考えております。ただ、その場合でも、運営者としては、これは健全な経営ができるように一定額の補助をいただきたいというふうに思っております。

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。

ただいま答弁いただきましたので、さらにご質疑のある委員は挙手を願います。

毛利彰男委員

先ほどの続きですけれども、公有民営じゃなくて、自社のままで継続するということになれば、その収支の目標、経営の分岐のところを再度お尋ねしたいと思っています。これは社会的責任という、BRTを使わずに鉄道をそのまま継続するという、維持するという意味で、そのプラマイがゼロでいいのか、あるいは、赤字でもどのあたりまでだったら許容できるかとか、黒字の目標とか、そういう存続の分岐になる考え方をもう一度、自社のままでやる場合についてお尋ねしたいと思います。

豊田政典委員長

それじゃ、特別に毛利委員の質問だけ に戻らせていただいて、申しわけないんですけど、参考人には、先ほどのところに戻りますが、現在の形態のままで残す場合に、ある条件を満たせばそれがかなうのかという質問でよろしいですか。

毛利彰男委員

そうです。一番大事なところですよ。

福嶋参考人

端的に申し上げますと、非常に申しわけないんですが、我々は現在の状態のまま、鉄道のままで近畿日本鉄道として続けることは今のところ考えておりません。ですから、BRTに転換するか、あるいは公有民営という形のスキームをつくっていただくか、どちらかをお願いしたいというふうに思っております。

毛利彰男委員

突然の大事件が起こって、すごい黒字になったとしても、それはしないという、そう

いうお答えですね。はい、理解しました。

豊田政典委員長

よろしいですか。

毛利彰男委員

大事なところですよ、これは一番。

豊田政典委員長

もう はないですね。 はもう切りにしまして、一旦、 の部分でご質疑がある方。

森 康哲委員

の1番で、BRTが最善であるという説明をされましたが、定時制、即時性から考えると、今、現在の沿線に4校の私立、県立の高校があって、通勤通学時間帯に集中して利用者が多いという現状があるんですけども、BRTで果たしてそれが担保できるのかどうか。定時制、即時性がきちっと今のように果たしてできるのかとしつこく疑問に思っているのです、その辺のところ、少し詳しく説明をいただければなと思いますが。

豊田政典委員長

それでは、簡潔にお願いします。

福嶋参考人

これにつきましては、我々もかなり詳しく実は検討いたしております。定時制につきましては、バス専用道でございますので、これは確保できる。到達時分につきましては、現在の鉄道よりは若干延びる可能性はあるかなと思っておりますけれども、現在、踏み切りになっておるところが、今後は交差点になるわけですね。そこについて、優先的にBRT側を通行させていただくということによって大きくは延びないものというふうに考えております。

森 康哲委員

少し具体的な数字をお聞きしますが、今現在、朝の通勤通学時間帯に使用している車両というのは3両編成、もしくは4両編成であると思うんですけれども……。

福嶋参考人

3両編成です。4両編成はございません。

森 康哲委員

それはBRT、バスにかえますと、どのくらい車両が必要になるんでしょうか。

福嶋参考人

これは調査しました。今、片道、大体2時間で最大1800人ほどのお客様をお運びしている現状でございます。バスは1台ですと60人ぐらいのお客様にご乗車いただけますので、60人乗りのバスを2台続けて走らせるということです。これを8分間隔で出せば、この分はお運びできると、それについてもちゃんとダイヤ、鉄道で申しますあのダイヤってわかりますか、時刻表のようなものをつくってお運びできるということについては確認済みでございます。

豊田政典委員長

森委員に申し上げますが、あくまでも鉄道としてどうだという流れで来ていますので、どうしてもお聞きしたいということであれば、のところでBRTについてはお聞きください。よろしいですか。

芳野正英委員

先ほどの1番のところです。次善の策として公有民営の検討があるというふうなお話をいただいていますけれども、伊賀線、養老線のときは国のスキームはなかったと。今回、国のスキームが整って、全国的にそれを活用しようという動きがある中で、この近鉄内部・八王子線は、近鉄さんとしては国のスキームを使うということにせず、せずというか検討されたのかもしれないけれども、BRTへ行かれるというところの、その判断の分かれ目というのはどこだったのかなと。伊賀線、養老線のときはなかった国のスキームが整ってきているときだからこそ、逆に言うと、公有民営の路線を探ることがで

きたのではないかなというふうに思っているんですが、その点はいかがでしょう。

福嶋参考人

やはり運営費の問題ですね。BRTのほうが運営費が安い。そこに尽きると。公有民営とはいえ、当然収支、償いませんので、これは四日市市様のほうがやはり補助金をずっとこれに投入し続けられるという状況になります。BRTのほうであれば、今のお客様の数があれば、大体、運賃収入だけでランニングはやっていけるというふうに見込んでおります。そういう意味であれば、これからずっと先のこともまた考えていけば、公共交通としてどちらが続けていけるのかということになると、やはり補助金を必要としないBRTのほうがすぐれているというふうに我々は考えているということでございます。

ただ、そういう中でどうしても地元として鉄道として残すんだという覚悟を持っておられるのであれば、つまりその補助金を負担してでも鉄道として残すんだという決断をされるのであれば、国が推奨される鉄道事業再構築のスキームにのっとることによって、国からも県からも補助金をもらわれ、続けられるのがいいんじゃないですかというふうに申し上げます。

芳野正英委員

ありがとうございます。

BRTの判断のときに、そこにかかわる整備は市がやるという形ででの比較になっておるのでBRTの優位性があるのかなというふうに思っていますが、ここをどういう考え方にもよるんですけれども、BRT化するときの例えば折半ですとか、近鉄の新規事業として近鉄が全部やるとか、そういうまた判断で、BRTをとるのか、公設民営をとるのかという判断も変わってきたんだろうなというふうに思っているんですね。そうすると、そういった判断の整理なんかは近鉄さんのほうではされていたのかなということもちょっとお聞きしたいんですけれども。

福嶋参考人

BRT化の費用の25億円から30億円、これの支給をお願いしたいということをおっしゃっているんだと思うんですけれども、これは我々、決してBRTでぼろもうけをしてやるうとか、そんなことを考えているわけではなくて、要するに、BRTとして新しい事業

で出発するのであれば、最初に背負う荷物、これはできるだけ軽くしてやることによって運賃を抑えていきたい。そういう考えで申し上げていることでございます。

つまり、最初に大きい荷物を背負ってしまうと、結局これを運賃という形で、利用される方にご負担をいただく必要が出てくる。ところが、公共交通でございますので、運賃が上がると、当然お客様はやっぱり逃げます、一掃されます。公共交通である以上、たくさんのお客様にできるだけ安い運賃で乗っていただこうと、これはやはり基本かなと思いますので、そういう意味で、ちょっとお高いかもしれませんが、少なくとも初期投資だけきちっとご負担いただければ、後は補助金をいただかずにやっていけますよ、これからは公共交通として持続可能な仕組みをつくっていけるんじゃないですかというのが我々のご提案でございます。

芳野正英委員

ありがとうございます。

確かにその考えというのも1点あるんですけど、逆に言うと、公有民営も、下の部分、線路、もしくは駅舎、そういった部分を市がこれを、無償なのか有償なのかわかりませんが、譲り受けるというような形で、市としてもその部分には負担をさせていただいて、上の鉄道事業に関して近鉄さんをお願いするという形になってくるのかなと思うんですね。そういった比較検討を市と協議する間もなく、近鉄さんが独自にBRTに走られたというか、もし表現があれば申しわけないんですけども、そういった部分での判断の究極的な部分がちょっとまだ私はよくわからなかったんです。近鉄と市が、公設民営も含めた可能性を議論する中で、やはりBRTですねというふうになってくるとわかったんですが、その点のBRTでお願いをしたいという近鉄さんのご意見が唐突な感じもしたので、その辺の判断の分かれ目になったのは何だったのかなというところなんですね。先ほどからずっと質問させていただいておった趣旨なんです。

豊田政典委員長

要するに、私が言いかえれば、我々も交渉の経過を聞いていますけど、都市整備部を通じて、公有民営、公設民営というところからスタートすればまだ自然だったのに、社内的に近鉄さんのほうで一定の研究をされて判断されて提案されてきたというのは唐突感がかなりあったわけです。そのあたりの説明をいただきたいということだと思います。

都司参考人

先ほどから福嶋が申しておりますように、鉄道で存続させるとなると、やっぱり継続的な赤字がどうしても避けられない。そういう中で、四日市市様から伺っておるところでは、継続的な補助というのは四日市市様の考えの中にないと。そういうことであれば、何とかイニシャルをご負担いただいて、継続するような形を考えていこうという中では、我々はBRTという形をこれまで提案してきたという形でございます。

豊田政典委員長

芳野委員、一旦、よろしいですか。

他に、2の1)をやっています。この部分でご質疑をお願いします。

小林博次委員

余り質問するのは嫌なんですけれども、やっぱり近鉄さんとしても、最近の社会事情の中では企業の社会的責任が盛んに言われる時代に入ったわけですね。自分のところの本業も含めてどう利益を地域に還元するのかというのが、きょうは、ずっと間接的に流れを聞いていると感じられないんです。

小泉政権のときに確かに鉄道に参入の自由化があったわけですね。それまでは廃線にしたりする場合は地元の同意が必要だったんですが、それが必要でなくなったとたんに、新しい参入はなくて、一方的にああしたい、こうしたいという話があちこちで出てくるようになったというふうに記憶しているんですけれども、そういう態度の変化に少し腹を立てているんですが、こういう例えばBRTにするというけど、隣には三重交通が走っているわけです。これも公共交通なんです。そうすると、三重交通と調整をされたんですか。相手の客を奪うことになるわけですねBRTになれば。そういう調整なんかはできていないんでしょうね。

福嶋参考人

三重交通様との関係については、ちょっとこの場ではコメントは控えさせていただきます。

小林博次委員

コメントは、都合の悪いことはしゃべらなくていいんですが、ぶっちゃけた話、例えば鉄道として残すにも、子会社化をして、あとは料金が少々上がってもいいよと調子のいいことを言って、倍になったら、今度は激減すると思うな、お客さんは。そうすると、市から金を入れて、何とか存続させたいなということなんですけど、例えば公共交通機関ってこれだけじゃなくて、バス路線も三重交通がだんだんだんだん消えていく。あと、NPOで運営をして、少し補助を出す程度でやっているわけですね。少子化の影響って鉄道だけじゃなくて全てに出てくるわけで、そうすると、今のままで全部に補助を出してというのはとてもできん話になると思うんですね、行政側も。

そうすると、民間のよさというのは、鉄道もありますが、鉄道以外で例えば神戸電鉄のように、みずから金を稼ぐ条件をつくりながら、鉄道を発展させてきた歴史がありますよね。宝塚なんて、あれ、つくってきたわけでしょう無名のところから、金稼ぎをしたわけですよね。これはたしか昭和51年ぐらいですか、天白川の災害で、その後、八王寺駅から西日野駅まで線をなくしたですよね。それから近鉄本線も高架をしましたが、そのときに、八王子線も本線乗り入れをしていただくと存続ができるかと。だけど、全然してくれなかったわけですよね。だから、そんな流れをずーっと考えていくと、結局、廃線するのはもうそのときから決まっていた運命かなというふうに思いながら、しかし、360万人もの子供たちを中心に鉄道が使われるわけですから、そのまま廃線というわけにもいきませんから、そこで、もう少しほかのことで金を稼ぎながら鉄道を残すことができやんのかなと。そういう問題提起はできないんですかねと。

そんなようなことを考えながら、近鉄さんのきょう来る話を実は聞かせてもらっておったんですけど、どうも一方的な話みたいな感じで、なかなか取りつく島もないのかなと。

豊田政典委員長

鉄道として残すための話し合い、いろんな方策があるやないか。先ほど観光という話も出ました。BRT一本じゃなくて、交渉の余地、どの程度あるのかないのかというところに究極的、要約しますとという質問だったと思いますが、いかがでしょう。

福嶋参考人

まず誤解のないようお願いしたいのは、高架化については、これは近鉄の事業ではな

くて、これは三重県様の事業でございます。当時どういってお話があったのかはもうわからないですけども、三重県様として連続立体交差事業の中で近鉄内部・八王子線というのは切り離されたということかなと思っています。

あと、確かに、神戸市というのは阪急電鉄さんのことをおっしゃったんだと思うんですけども、そういった住宅地開発をみずからやって、そこに線路をつけて、あるいは百貨店をつくってお客様を運ぶ。そうやって鉄道が伸びてきた時代は確かにございます。我々も、先ほどご質問がありましたように、新しい観光地をつくって、そこに対してお客様をお運びして、少しでも収支を改善していこうという考えは当然でございます。ただ、やはり近鉄内部・八王子線に関して言わせていただくと、大変申しわけないんですけども、こういった地域に特化された鉄道でございまして、そういったことも非常に難しいのかなというふうに判断しておるところでございます。

豊田政典委員長

小林委員、よろしいですか。

小林博次委員

難しいって答えを聞かせてもらったけど、難しいでは先へ進まないので、やっぱり行政側ともっと腹を割って話をきちっとしてもらわないと、単純にBRTと言われても、今、すっとはのめん話やと思うんですね。近鉄と行政側は仲よくいっているんですかね。その割に答えが冷たいので。それだけ。

豊田政典委員長

一旦よろしいですか。

まだあると思いますけど、1時間強たちましたので休憩をとりたいんですが、再開後の1)について引き続き質疑を受けたいと思います。

それでは、45分再開ということで一旦休憩をします。

14:32 休憩

14:45 再開

豊田政典委員長

それでは、時間になりましたので委員会を再開いたします。

引き続き、 についてご質疑を受けます。

毛利彰男委員

公有民営についてお尋ねを2点ばかりさせていただきたいと思いますが、一つは、公有民営だと鉄道を存続させるご意思があたりだと、そういうふうに評価させてもらったんですけども、その公有民営の姿、条件、このあたりが我々委員会のほうには詳細がまだ伝わっていないんですけども、その具体的なハード面、あるいはソフト面における公有民営の御社がお考えになっておられる姿、こういうものはきちっともう精査されて、議論されて、そういう形ができ上がっていると思うんですが、アウトラインだけ簡単に。

先ほども少しお話をいただきましたですけども、多分、ハード面は四日市市が全部買い取るなり何なり、補助をするということだと思ってしまうんですけども、行政との交渉の中でそういう具体的な形が試算も含めて内容が明示されておられるのかどうかというのをまず一つお尋ねします。

二つ目に、ソフトの面ですけども、市のほうから補助をいただいて運営したという中で、例えば収支面で赤字が出るという、そういう部分においても責任を持たれて運営をされるのか、赤字の補填まで市に求められるのか、いわゆるソフトの面で、そういう経営の、運営の考え方について二つ目にお尋ねをしたいと思います。

福嶋参考人

公有民営のまずハード面でございますけれども、繰り返しになりますけれども、これは、過去、幾つか事例がございます、いろんなパターンがございます。一番新しい事例で申し上げますと、先月、滋賀県の信楽高原鉄道様、これが公有民営化されまして、この信楽高原鉄道様の事例でいいますと、土地と施設、線路とか園路、信号設備、それから車両、これを全て地元の甲賀市様が所有される形になりました。譲渡されます。これを運営会社である信楽高原鉄道に無償で貸与する。こういう形でございます。さらに、信楽高原鉄道様が、運営者が健全な経営ができるように赤字を補填される。こういう形でございます。我々も同じようなスキームかなというふうに思っております。

豊田政典委員長

毛利委員、もう一度。

毛利彰男委員

赤字経営になられても、その部分は補填を求めるのかどうか、赤字でも社会的責任を果たすんだということなのか。

福嶋参考人

運営者を我々がお引き受けした場合は、健全な経営ができるように一定の支援をいただきたいというふうに思います。

毛利彰男委員

一番目のハード面の信楽鉄道さんのお話をいただきましたが、ここら辺の公有民営のあり方について、四日市市の当局との交渉の場でこの議論はなされていらっしゃるのでしょうか。

福嶋参考人

ある程度お話しております。

毛利彰男委員

できれば、この委員会にもその条件をできる範囲で公開をしていただければというふうに思っていますので、要望をして、終わります。

豊田政典委員長

ほかにいかがでしょう。

芳野正英委員

ちょっと関連をしてなんですけれども、私も先ほどの質問でもお話しさせていただいたんですけれども、私は、その交渉の中でBRTがぐっと優先度が上がって提案をされたの

かなというふうな認識をしておったんですが、福嶋参考人のお話では、そうではないと。要は、公設民営の段階の提案もさせていただいておってということなんですかね、先ほどのお話だと。

福嶋参考人

いえいえ、我々はあくまでBRTが最善の策ということで申し上げ続けています。そういう中で、どうしても鉄道だと、鉄の車輪がいいんだということであれば公有民営しかないですよということをご相談させていただきました。

芳野正英委員

養老鉄道や伊賀鉄道、国のスキームを入れていないのでちょっとあれかもしれませんが、上下分離をした際に、近鉄が実際にやっていたときと、上下分離をしてどれくらい収支構造が変わってきたかというのは前例があると思うので、例えば、その市との交渉の中で、今、近鉄さんがされているときは3億円近くの赤字ですが、上下分離をするというか、公設民営でやる場合だと赤字額はこれぐらいになるんですが、これも運営費補助として出してもらえませんかというような具体的な提案ではないということですかね。

例えば3億円の赤字が1億円ぐらいには圧縮できるので、そこだけは公設民営にして、補填をしていただけないかとか、そういう具体的なシミュレーションを踏まえた提案だったのか、もう市としては赤字補填をしないという姿勢が近鉄さんもわかってみえたので、そういう部分を省いてBRTを直接提案されたのかという、その経緯をちょっとお聞きしたいなと思います。

福嶋参考人

数字も含めてお示ししております。一部は委員会にもたしか、伊賀、養老方式をとったらこれぐらいの額になりますよという資料は委員会の資料としてもお出ししたはずですね。それは伊賀、養老方式であって、公有民営のやつは多分委員会にはまだお出ししていないと思いますけれども、同様の資料は市の職員様にはお出ししております。シミュレーションしております。

森 智広副委員長

関連なんですけれども、先ほど伊賀、養老モデルでのケースのシミュレーションという資料、たしか子会社化したケースとして出していただいたと思います。そのときの資料ですと、今、近鉄本体がやられておって3億円弱の赤字が、子会社化しても結局は3億円弱ぐらいになると、余り変わらないよという資料だったと思います。そこから、公有民営方式に転換するところでいうと、例えば減価償却費が軽減されてくるだけですよね、恐らく。税金部分ですよね。

福嶋参考人

税金、利子の関係。そういったものが……。

森 智広副委員長

基本的に3億円弱の赤字が公有民営になったら幾ら下がるのかという、さっき、要素の減価償却と利子と税金が減ると。今手元にないので申しわけないんですけども、恐らく1億円ぐらいだったじゃないですか、その分が。

福嶋参考人

そうですね。それがきれいになくなると1億2000万円か1億3000万円ぐらい。

森 智広副委員長

となると、今のままでいくと、近鉄さんが子会社をつくって公有民営方式でいくと、運営費補助は1億6000万円か8000万円か、そのぐらい……。

福嶋参考人

1億3000万円です。今の伊賀、養老方式でシミュレーションしたものから単純にその三つを除けば、1億3000万円。

森 智広副委員長

年間1億3000万円ぐらいの補助ということになるわけですよ。

福嶋参考人

単純な比較ですけれども、それぐらいは不足すると。

森 智広副委員長

運営費補助が1.3億円、年間かかってくるということと、あと、もう一つ、今回の質問の)にも含まれるんですけれども、要は、ハード整備について幾つか挙げられたと思いますけれども、このハード整備、基本的に、公有民営になると、基本的に市の負担になると思うんですけれども、この負担額については試算されていますか。

福嶋参考人

以前から、車両の更新費用については申し上げてきておるとおりでございます。昭和20年代製の車両の6両については、完全につくりかえ、残り8両については、大規模なりリニューアルをするということで、含めて大体15億円程度のお金がかかるというふうには試算しております。それとそれ以外、先ほど申し上げた分、これが大体、これはいつやるかということになるんですけれども、大体恐らく10年間ぐらいの間にはやらなければならないだろうなということだけ申し上げたんですけれども、大体5億円から6億円ぐらいかなというふうに。ただ、建物については、これは診断をやってみないとどれぐらいの補強が必要になるかまだわかりませんので、今申し上げた金額には建物は入っておりません。

森 智広副委員長

となると、公設民営で継続したとしても、要は初期投資的なもの、10年スパンでの初期投資を考えると、20億円かかると。

福嶋参考人

大体それぐらいの計算に……。

森 智広副委員長

B R Tが25億円から30億円に対して、20億円かかるということですよ。

一旦、整理として。

豊田政典委員長

他の委員の皆さん、どうでしょうか。

の1)をやっております。

森 智広副委員長

これは細部になるので何とも言えない部分もあると思うんですけれども、例えば土地に関しては、今、近鉄さんの所有だと思うんですけれども、この部分についても市に所有権移転を求めていく方針なんでしょうか。市に所有権を移すというか、名義を移していったほしいという考えなんでしょうか。

福嶋参考人

土地についてはいろんな考え方ができるのかなと思いますけれども、ただ、無償でお譲りするということはできない。これは株主様に説明がつかいませんので。完全無償でお譲りするということはあり得ないということだけお伝えしておきます。いろんなやり方があるとは思いますが。

豊田政典委員長

ほかにありませんか。

それじゃ、一旦の区切りで、の1)を終わりますが……。

森 智広副委員長

もう一点確認ですけれども、今回、鉄道で存続させる、近鉄さんが主体となって存続させる場合というケースで質問させていただいておりますけれども、第三セクター方式というのは近鉄さんとしてはどう捉えていますか。

福嶋参考人

運営会社に市も出資されるという、こういうイメージですか。

森 智広副委員長

近鉄が主体となって運営していく中で、その中に第三セクターという形という選択肢があるのかどうかということです。

福嶋参考人

上下分離をする場合の上なんですね。

そういうやり方をされている事業者さんも日本にはあると伺っておりますが、私どもの考えは、やはり100%民間会社が望ましい。これは我々がお受けする場合でも、他の事業者さんがお受けされる場合でもそうだと思うんですけど、100%民間会社が望ましいというふうには考えております。

豊田政典委員長

ほか、よろしいですか。

じゃ、この最後に、私から、もう一度整理の意味でお聞きしますが、鉄道として公有民営の場合に、いろいろ条件はあるけれども、今後、四日市市と近鉄が交渉していく可能性はありということ、確認。

まず、それをさせてください。

福嶋参考人

我々はしっかり交渉させていただきます。何よりことしの夏には一定の方向性を出していきたいということでございます。これから緊密にやらせていただければと考えております。

豊田政典委員長

それと、今想定されている公有民営という形でやったとして、まず車両等が市の所有になりますから、車両更新プラス、今考えられる範囲で10年以内に、先ほどの副委員長に対する答弁として、約20億円、車両を含めて20億円ほど必要ではないかという試算をされている。あわせて、上の部分の100%子会社でやられるとして、黒字化の努力は当然精いっぱいやっていただくんだけれども、万が一赤字の場合には、市から赤字の補助をもらう必要もあると考えている。そんな現在の考え方だったかと思えますけど、いかがでしょうか。

福嶋参考人

後半部分は、現在の収支状況を見る限り、運賃だけで黒字になることはまず無理です。

ですから、何らか一定額の補助をお約束いただきたい。運営費の補助としての一定額の補助をお願いしたい。お約束いただきたい。例えば和歌山電鉄さんであれば、10年間で8億2000万円の補助をされました。そういったイメージかなと。南海電鉄さんから引き継がれるときに運営費補助として10年間で8億2000万円の運営費の補助というお約束をされました。そういうイメージかなと。金額はまた別として。

豊田政典委員長

金額は別にして。

福嶋参考人

そういうイメージかなと。単純に、赤字が出たからその分請求書を出して、こういうことではない。一定額の補助をかなりの年月にわたってお約束をいただく、こういう格好かなと。これはあくまで近鉄が運営者を引き受けた場合でございます。こういうことかなと思います。

豊田政典委員長

今の部分、毛利委員の質疑応答のところに関連しますので、関連ですよ。

毛利彰男委員

先ほどはそういうふうにおっしゃらずに、最大限、努力をなされるというふうにお聞きしたつもりなんですけれども、当初からソフト面で赤字補填分として一定額の補助を求めるということで理解させてもらってよろしいんですね。今のご発言は。

豊田政典委員長

もう一度。

毛利彰男委員

先ほど僕が質問したときには、運営における赤字が出た分は補填を求めるといふことはしないんですかというふうにお聞きしたら、最大限経営は努力するのでそういうふうにならないようにしたいと、そういうふうにおっしゃったと僕は理解したんですけれども、今

の発言では、当初から運営費、いわゆるソフトの部分も赤字の補填を一定額それを決めて、年間、あるいは数年間、それは求めていきたいということなんだというふうに理解したんですけれども。

福嶋参考人

BRTについてはそう申し上げたと思いますけれども、鉄道存続の場合でそうは申し上げていないはずでございます。赤字は確実に、これは運営だけでも出ますので、その分については確実に、先ほど申し上げた形でご支援をいただかないとお引き受けはできない。

毛利彰男委員

もう一度だけ整理させてもらいます。

公有民営の鉄道存続の場合には、経営の赤字の部分も一定額、補助を求めていきたいというのが近鉄様のお考えだということですね。

福嶋参考人

そうです。

毛利彰男委員

わかりました。

豊田政典委員長

それでは、ここまで一旦切りとしまして、三つ目の(2)に入りたいと思います。事務局より質問文の朗読をお願いします。

栗田議会事務局主事

では、朗読のほうをさせていただきます。

2として、近畿日本鉄道株式会社以外で鉄道として存続させる場合について。

、御社以外で鉄道として存続させる手法として第三者譲渡が想定されますが、そういった他社譲渡に関する御社が考える譲渡の条件や考え方はいかがですか。

、その他、他社譲渡などに関する御社の考えがあればお聞かせください。

以上でございます。

豊田政典委員長

それでは、答弁をお願いします。

福嶋参考人

近鉄以外でということでございますけど、これは前例がございます。平成15年に三岐鉄道様に近鉄の北勢線、これを実際に譲渡いたしております。したがって、譲渡の条件次第かなというふうに思っております。

それから、他社譲渡などに関すると。ちょっとこれは抽象的な表現で非常にお答えしにくいんですけども、我々としては、やはり四日市市というまちに、これからも当然バスも含めた公共交通、これがしっかり根づいて、引き続き運営されて、まちとしての活力がこれからも維持されるということを願っておるということでございます。

以上です。

豊田政典委員長

答弁ありがとうございました。

それでは、今扱っております部分についての委員の皆さんからの質疑を受けたいと思います。

芳野正英委員

先ほど他社譲渡の件で三岐鉄道の話をしていただきましたけれども、今現在で近鉄さんも非常に広範囲な路線を持ってみえるんですが、ここと同様に、今そういう部分での検討をされているところはあるのかとか、過去に三岐鉄道以外ではたしか他社はないかなと思っ

福嶋参考人

三岐鉄道様には、平成15年4月こういう形でなっております。あと、伊賀鉄道、養老鉄道についてもごらんの形で平成19年の秋になってということ、それ以外で過去に譲渡

した事例はございません。

芳野正英委員

今現在、交渉中のところ……。

福嶋参考人

交渉中。ございません。譲渡ということはございません。交渉しているという路線はございません。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

他社等々について取り上げております。

芳野正英委員

三岐鉄道の事例が、北勢線の事例が近鉄さんとしては他社譲渡への一つの基準として考えておられるのか、新しい例えば近鉄内部・八王子線の場合であれば、また近鉄内部・八王子線の現状に即した判断基準で譲渡されるのかという点ではどうでしょうか。要は、北勢線の事例を見ながら、例えば譲渡という話になってきた場合は条件をされるのかというところですが。

福嶋参考人

こういう公開の場でございますので、そういう条件闘争をやれるような場所じゃないと思いますので、正直。ただ、そういう前例が一つあるということで参考にさせていただけることは全然構わないのかと思っております。ただ、先ほど申し上げましたけれども、土地について無償でお譲りするということは、これは絶対あり得ない話。

豊田政典委員長

他にどうでしょう。

中川雅晶委員

もし第三者に譲渡するなり、上の部分を第三者がされる場合に、例えば、御社として運転手の養成であったりとか、また、今の人材の例えば転籍であったりとか、その他考えられる、そういう例えば御社が考えておられる支援というのは、またご協力のお考えとかというのは。

福嶋参考人

これは人の話でございますので、非常にデリケートな要素もございますのではっきり申し上げることはできませんけれども、これも三岐鉄道様に北勢線をお譲りしたときの経緯をお調べいただいて参考にさせていただけたらなというふうに思います。

豊田政典委員長

他にどうでしょう。

なければ、少し私からお聞きしますが、最初のお答えの中で、四日市市のまちの活性化という言葉が少し使われましたので、そのあたり、抽象的で結構なんですけれども、もう少し詳しくというか、理由というか、お考えを、まちのことをどのように考えていただいているのかみたいなどころにかかわるなと思って聞いていましたので、もう少しお語りいただければ参考になりますので。

福嶋参考人

四日市市様には、冒頭ご挨拶で申し上げたように、さまざまな鉄道のみならず、多くのグループ会社が本当にお世話になり、また、市民の皆様にご利用いただいている、本当にありがたく思っております。やっぱりこの三重県の中核にあるこの非常に大きなまちがこれからも発展と申しますか、活力を維持されるということは、我々近鉄としても企業の発展のために欠かせないことかなというふうには思っております。そういう意味で我々、できる範囲でのご協力をこれからもさせていただきたいし、先ほど観光のお話もありましたけれども、積極的にご協力はしていきたいなというふうには思っております。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

それでは、委員の皆さん、 の2)についてはこの程度で区切りとさせてもらってよろ

しいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、ここまでおさまり切らない部分で、せっかく来ていただいていますので、最初で最後の機会ですので、これだけは聞いておきたいというご質疑があればお受けして、参考人からは可能な範囲でお答えいただければと思いますので、そんな時間を最後にしたいと思います。

諸岡 覚委員

幾つかあるんですけども、まず一つ目、物すごいシンプルな話なんですけど、この決定する時期が夏というふうに聞いているんですけども、私は勝手に7月、8月ぐらいのイメージをしている、夏というのは一般的に6月から9月までであるわけなんです。そちらのイメージは具体的に何月ぐらいなんでしょうか。

福嶋参考人

8月末ごろ。

諸岡 覚委員

8月末がリミットということ。

福嶋参考人

というのは、なぜ平成25年夏と再三繰り返し申し上げているかといいますと、現在ある14両の車両のうちの1両が、これは昭和20年代製のものです。非常に老朽化と傷みが進んでおるものです。これが平成27年8月の末に、一応8月28日に、4年に1回なんです。国の定めた定期検査の時期を迎えます。その時点で、もうこの車両についてはその検査を通して今後も使い続けることはできないという判断を今の時点でいたしておるということでございます。

車両、これ、特殊狭軌線、ナローゲージの車両でございますので非常に特殊なものでご

ざいまして、一からメーカーに設計をさせてつくっていく必要があって、これにはどうしてもやっぱり2年ぐらいの月日がかかってしまうんです。そういう意味で、平成27年8月28日から2年前の平成25年8月末ごろが、我々としては鉄道として存続させることを決めるリミットかなというふうに思っております。この時点で一定の方向性を出していかなければ鉄道としての運営はもうできなくなるということなのかと、こういうふうに申し上げております。

ですから、25年8月末までに、鉄道として残すならば、これこれこういう仕組みで鉄道として残すんだということについてしっかりとしたお約束をいただかなければ我々はその車両をつくっていくための作業には入れませんので、そうすると、自動的に平成27年8月末ごろには車両が足りなくなるんですね。そうすると、我々、今ぎりぎりの車両数でやっていますので、車両が足りない状態でこれ以上、鉄道運営はできないという判断をせざるを得ないということでございます。

諸岡 覚委員

ありがとうございました。

次、また、質問が変わるんですけども、ちょっと整理なんですけれども、要するに、現状としては、近鉄さんは、基本は全面撤退であるよと。ただし、どうしても残すということであれば、BRTという形であれば、初期投資、四日市市さんが持ってくれるのであれば協力しますよ。あるいは、さらに、それも無理なら、公有民営という形で四日市市が協力をするのであれば、それもできるよと。その二つ、両方できないのであれば、基本、全面撤退なんだと、そういうスタンスでよろしいんですか。

福嶋参考人

全面撤退が基本ということでは、これは決してございません。我々は当初申し上げたように、鉄道本線に対する支線としての役割、フィーダー線、非常に重視しております。ただ、近鉄内部・八王子線に関しては、現在の鉄道という形態で存続させるということはデメリットのほうがはるかに大きいということで、今後BRTという形で支線として存続させるということがベストかなということでご提案をしています。

諸岡 覚委員

今、私どもの役所の担当のほうは、そんなことを言わずに何とかもう少し考えてくださいというお願いをしているというふうに聞いているんですけども、結局、近鉄さんとしては、このBRT、もしくは公有民営、どちらかをのんでもらわない限りはちょっと厳しいよということを言っているわけですよ。結果として、平成25年8月末までに四日市市がこの二つ両方のめませんとまでは言わないだろうけど、答えを出せなかった場合、どうなるんですか。整理ができなかった場合。

福嶋参考人

まだ時間はございます。結論を出していただきたいと思います。平成25年8月末までに何らかの結論を出してくださるようお願いしたい。

諸岡 覚委員

ですから、平成25年8月末までに四日市市が答えを出せなかった場合、どうなりますか。

都司参考人

それはぜひ避けていただきたいんですけども、どうしても平成25年8月末までに結論を出していただけない場合は、平成27年8月には運行ができないというふうになると思います。

諸岡 覚委員

そうすると、最後に確認、最後にしますけれども、あくまでもどうしていくかの決定権はそちらにあるんですけども、今、ボールを投げかけて、そのボールを保持しているのは四日市市側にあるんだと。答えをまだ四日市市が出していないんだという、そういう物の考え方でよろしいですね、現状の認識としては。

福嶋参考人

おっしゃるとおり、我々も……。

諸岡 覚委員

そちら側サイドとしてそういう認識だということによろしい。

福嶋参考人

はい。

諸岡 党委員

わかりました。結構です。

豊田政典委員長

よろしいですか。

諸岡 党委員

ごめんなさい。もう一点だけ。

豊田政典委員長

関連が先でもいいですか。

諸岡 党委員

私も関連なんです。

豊田政典委員長

じゃあ、どうぞ。

諸岡 党委員

BRTということなんですけれども、四日市市がそれに仮にのったとして、初期投資にざっと30億円から最大40億円ぐらいかかるのかなという試算なんだけれども、それだけ投資をして、いざ運営をやってみたら5年ぐらいでやっぱり赤字ですと。さらに補助金みたいな話になると、それはそれで四日市市としては困るわけなんですよね。だから、先ほどのお話の中で、公有民営のときに、民営をするんだったら最低これぐらいの補助金は一定ベースでという約束は欲しいとおっしゃられましたけど、逆に、こちらサイドから、もしBRTになるんだったら30年間は必ず運営をし続けることみたいな、そういう条件を出し

ていったら、それは可能なんですか。

都司参考人

これは個人的な見解なんですけれども、やはり30億円という投資をしていただく以上は、何らかの我々のほうにおいてやっていくべきことであるというふうには考えておるところでございます。期間的な部分で何年という約束ができるかというのはちょっとこの場ではお答えしにくいところですが、やはりそういう条件というのは確かに必要だろうと個人的には考えております。

森 智広副委員長

タイムリミットの件なんですけれども、先ほど、福嶋様も平成25年8月末ということで明言されたと思うんですけれども、実は、4月9日の新聞紙面で市長の発言があって、夏までに結論は厳しいという市長見解を出されておるんですよね。ということは、市長は、8月末タイムリミットもわかっていないということですし、これ、出さないと、このままだと鉄道はなくなるということではないんでしょうね。

福嶋参考人

市長のご発言も新聞で読みましたけれども、我々はずっと同じことを申し上げてきているはずですよ。

森 智広副委員長

もう少し緊張感を持たないといけないということですね。

福嶋参考人

平成25年の夏、8月末と申し上げたのは、今回初めてかもしれませんが。夏の終わり。平成25年の夏には結論を出さないといけないということはずっと申し上げてきていますし、ホームページにも書いておりますし、申し上げてきておるはずですよ。ですから、今の時点で、厳しいとおっしゃられても、それはこれまでを含めて、これからも含めて結論を出していただきたいと申し上げるよりない。

森 智広副委員長

確認できました。

石川善己委員

BRTのことで今、諸岡委員と、先ほど森委員のほうからも出ていたので、少し関連して聞かせてください。定時制が保てるようにシミュレーションは十分なされたというようなお話があったと思うんですけども、あくまで近鉄さんの運行されるバスとしての定時制の部分のシミュレーションはされたと思うんですが、先ほど話が出てきた台数が走ることによって幹線道路の麻痺を引き起こすんじゃないかなというのを非常に私は懸念をしまして、その辺のシミュレーションもなされたんですかね。なされているならば、ちょっと説明をいただきたいなと思います。

福嶋参考人

やっております。都市整備部様にも資料を提出しております。現在の鉄道による踏み切り遮断時分よりも、我々が想定しておるお客様をお運びするBRTによる交差点、その遮断時分のほうが短いということは計算しております。書類も出しています。今、手元にはないですが。

石川善己委員

幹線道路が本当に麻痺しそうな危険性を感じているんですが、とりあえず、そういうことならそれで結構です。

もう一点だけ聞かせてください。 のところへ戻るんですけども、100%子会社によるケースなどが考えられますがということで子会社化でやっていく場合、先ほど中川委員からもちょっと話が出てきた部分とかぶるところもあるんですが、大体どこでもこういった部分の赤字の大きな幅って人件費だと思うんですが、現状であれば、近鉄さんが、全体の中でやっぱり近鉄内部・八王子線にかかわる部分の個人的な人件費だけでは圧縮はできないというようなところがあったかと思うんですが、その辺は、もし子会社化をされた場合というのは、人件費の圧縮をして赤字幅の圧縮をするというお考えを持ってみえるのかという部分を聞かせていただきたいんですが、お答えづらいところかもわかりませんが。

福嶋参考人

なるべくなら、今おっしゃったような方向性がいいのかなと思いますけど、なかなか難しい部分もあるかなというふうに……。

石川善己委員

ということは、現地採用とかという新たな、先ほど中川委員も言ってみえましたが、新しい運転手さんの育成とかという部分での考えというのはないという理解でいいですか。

福嶋参考人

私が申し上げたのは、その部分に過大にご期待されても、できるかどうか分からない状況がある。つまり他社の事例なんかを見ていまして、なかなか現実に、安い給料で運転手になって、これからも、言ってみたら赤字路線ですわね、補助金をもらっている。そういうところで頑張っていこうというような方がどれくらいいるかですよね。その辺はなかなか現実問題として難しい面がありまして、余りそこに過大な期待をされて、それを収支に盛り込まれることはされないほうがよろしいかなと私は思っています。

豊田政典委員長

ほかにありますか。

山口智也委員

きょうはどうもありがとうございます。

どのような経営形態になろうが、市民の税金を投入するのであれば、その利益を生む体質にやっぱり変えていかなきゃいけないというのは、私は原則としてあると思っています。

そこで、ちょっとお聞きしたいんですけども、この委員会でも市民の皆さんからもさまざまな経営改善ですとか、利用者増加のアイデアというのをいただいております。仮に、公有民営で上の部分を近鉄さんが担っていただくと想定したところで、そういったさまざまなアイデアというのを取り入れていただく余地というか、可能性というのは考えていいのでしょうか、その辺をちょっと教えていただきたいですね。

福嶋参考人

いろいろアンケートとかをされて、いろんなアイデアを出していただいて、市民の皆さんに本当に一生懸命考えていただいたということは本当にありがたいことだと思っております。もし我々が運営を引き受けるということに仮に、先ほどの公有民営についてですけれども、そのようになった場合には、もちろんいろんな皆様のご意見をお聞きして、できるものは取り入れたいというふうに考えますけれども、ただ、今、利益を生むとおっしゃいましたけれども、やはり鉄道として存続させると、少なくとも黒字運営になることは、まあ、ないです。これは恐らく絶対ないです。

つまり、常に赤字。それを、先ほど申し上げた一定額の補助金によってずっと支えていくと、こういう構図がずっと続く。ですから、市民の皆様からいただいたアイデアによってその赤字幅を若干でも縮小すると、そういう努力はもちろんできるのかなと思いますけれども、利益を生むということには、これは恐らくまずならないと思っております。

豊田政典委員長

ほかによろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

ないようですので、全ての質疑応答の時間を終わりたいと思います。本当に、冒頭申し上げましたが、参考人お三方におかれましては、私どもの求めに応じて貴重な時間をつくっていただいたこと、改めて感謝を申し上げて、この時間を終わりたいと思います。本当にありがとうございました。

それでは、委員の皆さん、少しご相談もありますので、休憩をとらせてください。35分まで休憩いたします。

15：23 休憩

15：36 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

まず、きょうの参考人招致を受けた形で、次回、また近鉄内部・八王子線の存続についてを扱いますが、また整理しますけれども、私の今の考えでは、次回に向けて、次回から、まずお聞きしたいのは、私、前回、欠席した部分もあるんですが、1、2、3、4、5とありましたやんか、報告書の。3、4の部分、存続のためのアイデアであるとか、方策である部分、その部分については、副委員長にも前回お聞きしましたが、改めて深く掘り下げるといふ項目は特にないと。

ただ、まとめ方について、これまでも議論してきた部分が幾つかあります。その報告書のまとめ方として、例えばAという考えがあって、委員から今まで出されて、それについてこういう資料ができましたと。出てきました、出してもらった。それから、質疑応答の中でこういうやりとりがあったというのを、幾つかあったと思いますから、そういうまとめにしていく形にはしたいと思うんです。

さらなる深く掘り下げるといふ項目は特に前は皆さんのほうから出されなかったと聞いていますので、3、4部分については、調査研究として、そこまでとしてもいいのかなと思うんですけれども、いかがですか、お考えがあれば。よろしいですか、芳野委員も。

(異議なし)

豊田政典委員長

次回からどういった議論かということですが、本日のところで大分見えやすくなったとは思いますが、近鉄側の考え方もわかりましたから。それについて、例えばというか、100%子会社で公有民営の場合にはどういった公費投入の必要性が考えられるか、その内容であったり、金額、時期、いろいろあると思います。それから、それについての国、県の補助メニューはどんなものが考えられるかという資料、それから、各種手続もあるでしょう。そういったところを少し整理することが一つ。

それから、もう一つのパターンとして、第三者譲渡の可能性にも近鉄さんは触れられましたので、それも同じように、その場合にはどういった形がまず考えられるか。同じように公費投入については、内容、金額、時期がどうくるのか、補助メニューはどうなのか。

この100%子会社の場合と第三者譲渡の場合を比較して、それぞれの長所短所のような

資料を一つ都市整備部のほうでつくってもらおうかなと。それをもとに形態についての調査の一環として、皆さんからの考えもお聞きしたいし、質疑応答という形もとりたいし、形態についてはもう少し深めていくと。つまり、報告書の1、2の部分です。形態及び補助。この部分を中心に次回、委員会を持ちたいと今の時点でそう考えているんですけども、皆さんのお考えをお聞きしたいなと思うんですが、いかがでしょう。

諸岡 覚委員

何というか、委員会の方向性がちょっと、正直言いますと、最近、私、わからんようになってきておるんですけども。要するに、論点は明確で、近鉄は2択を迫ってきていますよと。あえて言うなら3択。BRTか公有民営か、もしくは、そのどちらでもない、もう四日市市が勝手にやってくれという選択。

豊田政典委員長

譲渡。

諸岡 覚委員

譲渡かどうかわからんけれども、そのどちらも嫌やというのやったら、もう四日市市さん、勝手に考えてという、そういうことでしょう、簡単に言えば。今ここで余り形態がどうか、そんな議論をしておっても、何か自己満足で、分厚いええ報告書はできるのかもわからんけれども、結果につながっていくのかなという気がするんですよ。どちらかといえば、議会側から、例えば市長が何をどう考えておるのかわからんのですけれども、一回市長もここへ呼んで、市長と腹を割った話をするとか、もうちょっとええかげんに時期が来ておるぜと、役所、今まで、びた一文金も出さんと言うておるけど、本当に金は出さんつもりでこのまま突っ走っていくのかいと、そんな議論もあっていいんじゃないのかなと思うんですよ。何か、委員長、一生懸命やってくれておるのにこんなことを言うのは本当に恐縮なんやけれども、ええ報告書を書けるような気はするんですけども、それは学術的な報告書であって、結果につながる報告書じゃないんじゃないのかなという気がするんですけど、どうでしょうか。

豊田政典委員長

ええ報告書になる、学術的という意味合いじゃなくて、委員会の途中で、本格的に交渉に入っていくにつれて、その内容については公開の場である委員会にも出しにくいということから、それならば、当委員会としては独自に走ることになるかもしれないけれども、形態についても議論をし、調査をし、一定の集約ができれば一つの報告書になるのかなというふうに切りかえた時期がありました。

その延長線上で今しゃべっているんですけれども、言われるように、その時点の迷いと同じで、果たして今、市長がどう考えているのかわからない、わからないまま雲をつかむような形で今までも調査を続けてきています。その後も。だから、この場で立ちどまって、市長の考えをお聞きするというのは有効だと思うんですけれども、果たしてこの公開の場で腹を割った市長の現時点の考え方というのは出せるのかというのは疑問なんです。だから、その前に、ある時点から、ある意味、都市整備部、市長が言う交渉内容は出せないというところで、あれは納得して走ってきたわけですから、そこの状況は変わっているとも思えないしと思いつつ聞いていたんですけれども、少し聞いてみましょうか、部長のほうに。

土井数馬委員

いや……。

豊田政典委員長

聞かないほうがいい。

土井数馬委員

この委員会の冒頭からも、やはり調査研究というのが目的の特別委員会ですから、だから、ここで交渉の答えを出す委員会じゃ僕はないと思っておるんですわ。ここまで委員長と副委員長と一生懸命やっていただいて、十何回もやっていただいたこの過程が僕は重要だったんじゃないかなと思っています。ここまで来て、ああいうふうな、近鉄さんからも参考人として出てくるまで、1回目から呼んだって出てこうへんわけやで、こういうふうな積み重ねがあっけきょうが来ていて、やはりそれはきちんと報告書を出して、それをまた受けて、執行部のほうが交渉の糧にしていくんじゃないかと思いますので、市長を呼んですることがこの委員会の目的では僕はないと思いますので、今までの本当に一生懸命やっ

ていただいて、あとはきちんとしたまとめをやっていただきたいなとは思っていますけれども、そういう場じゃないなとは思っています。それは向こうに任せたいと思いますが。

豊田政典委員長

この点について意見がある方は出してほしいと思いますけど。

中川雅晶委員

私も今、土井委員が言われたとおりで、ここの委員会はやっぱり調査特別委員会なので、市長と直接、ここに呼んで話し合いをするという場ではないというのが一つと、これまで積み上げてきた話と、きょう近鉄さんからある程度の明確な回答と、それから、委員長が先ほど言われたところをもう少し具体的に報告書に書けるように、また、ほかの議員がわかるように。最終的にもう一つは、市民の方というか、民意はどうなのかというところをやっぱり諮らなきゃいけないという部分があるとは思いますが、その上で市長部局に対してという形があれなのかなと思います。だから、市長……。

豊田政典委員長

そこはもう一回言ってください。

中川雅晶委員

そこって、どこでしたっけ。

豊田政典委員長

市民、民意。

中川雅晶委員

それは、あと、調査特別委員会は、ここはもう具体的な選択肢と、それから、きょうの近鉄の考え方とかというのを報告書にまとめて、議会の議長に提出すると、調査報告書を提出するまでが仕事やと思います。あとは、議会が、例えばその調査報告を受けてどういう選択肢なり提案をするかというときに、議会だけの考えではなくて民意はどうなのかという部分はちょっと外せないのかなと思います。どういう報告内容になるかわからないで

すけど、例えば公有民営化していくとなれば、市民の世論というか、それはどうなのかというの踏まえた上で市長部局、ないしは市長に対して提言をするというのがセオリーではないかなと思うんですけど。

だから、さっき委員長が言われたとおり、肅々とここで今までやってきたことを具体的にもう一回精査をして、数字を入れ込んで調査報告書を仕上げていくということではないかなと思うんですけど。

豊田政典委員長

この点についてですが、どうでしょう。確かに、雲をつかんでいるような、空を切っているようなむなしいところもあるんですけども、今までの現在の経緯と状況というものもありますし、交渉中であるという、それから、調査特別委員会であるということ踏まえると、このままの方向で行くのがベストではないかと思いますが、諸岡委員初め皆さん、よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それで、資料請求、現時点であれば、次回まで余りにちがなくて間に合うかどうかはわからない部分もあるんですけど、次回そんな議論をしていきますけれども。これはどうだという資料請求はありますか。

森 康哲委員

石川委員の中で、交差点の影響が資料として提出されているということだったので、あればそれを出していただきたいと思います。

豊田政典委員長

BRTの話ですね。ここはちょっと諮り事なんですけれども、確かにBRTの話も出ました。四日市市と近鉄の交渉の中ではBRTという選択肢があるのかないのかわかりませんが、我々、これまでの流れでは、BRTは一旦切っています。これを改めて扱うかどうかというところにかかわるんですけども。森委員、今のは、改めて俎上にのせたほうが

いいというところまで踏み込んでいくのか、それとも、資料、あるものは出せという程度なのか。

森 康哲委員

今、近鉄さんの説明の中にも近鉄さんの考えの中にこれが最善の策であるというふうに言っている以上、それを無視するわけにはいかないと思うんです。だから、それを否定するためにもやっぱりそういう資料というのはある程度こちらも把握する必要があるんじゃないか。よって、封印されたと今委員長は言いましたけれども、少しそのところにもさわってもいいのかなという感じはしているんですけども。

豊田政典委員長

ここは相談どころなんですけど、皆さん、どう思いますか。

芳野正英委員

私も森委員の意見に賛成で、私自身はB R Tの弱点というより、踏み切りの時間だったんです。石川委員はそういう形で質問されたんですが、近鉄としてはそうではないというようなことを私としては初めて聞いたもんですから、一度そこは見て、その検証はしたいなと思っています。私が思っておったB R Tの唯一の弱点を覆すような資料なので。

石川善己委員

私も、B R Tを否定、だめだよという意味でそういったシミュレーションが実際になされたのかと言うたんですけど、要は、B R Tをもう一遍俎上に上げて、是か非かというのをやるんじゃなくて、その部分だけ、本当に渋滞に対するシミュレーションがちゃんとなされていて、それが本当に問題がないのかどうかという部分だけに絞って検討ということはどうかなと個人的には思っておったんですけど、ゼロから是か非かと、B R Tも選択肢に入れて、B R Tもあるよと、是か非かとやるんじゃなくて、そこだけ、本当に渋滞のシミュレーションが間違いないのかとか、きちっとされているのかという部分だけの検証でどうかなと思うんですが。

土井数馬委員

途中でBRTの話がこの委員会の中で出てきておったときに申し上げましたけど、知識としては持っておく必要があるわけで、ただ、その比較じゃなくて、今石川委員がおっしゃったように、比較するんじゃないしに、BRTも知識としてやはり持っていないと、市民から聞かれて、答えられないということではだめですので、電車や電車やばかり言っておってもだめなので、知識として持つには、こういう場も、話していく場というのも一つじゃないかなとは思いますが。

豊田政典委員長

それじゃ、資料として出せる範囲で都市整備部に請求していくということで扱いたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

今、資料の話をつつしましたが、BRTを含めて、今のところの話聞いて、資料関係で。

館都市整備部理事

資料というのは、公有民営の場合に、どれぐらい市に負担がかかるのかという、それが年次的にどれぐらいかかるかということと、第三者譲渡した場合には、それがどうなるのかということ、それから、最後に、BRTの渋滞と言っておりましたが、私どもが聞いておりますのは、単に遮断時間、前後の交通が渋滞するかどうかのシミュレーションではなくて、遮断時間が、今の鉄道の場合の遮断時間とバス専用道にした場合の遮断時間の比較をしたものが近鉄さんからいただいていますので、そういうものになりますが、それは近鉄にもちょっと了解をとった上で、了解を得られれば出せると思います。

1点目の、まず公有民営の場合の補助金とかということなんですけど、これについては、きょう近鉄が言っておりましたけれども、近鉄の場合であると、何回目か忘れましてけれども、子会社の場合にシミュレーションをしたものから、公有した場合の差額、減価償却費、それから税金、それから、利息が、当時、赤字分は借金をして運営していくというシミュレーションになっておりましたので、それがなくなりますので、その利息。それらを

その表から引いたもの、それがまず単純につくろうと思えばつくれるのかなと。これはまた近鉄とは協議はいたしますけれども、もとが近鉄のデータでございますので。そのあたりはいけますが。それは、ですから、いわゆる毎年の赤字額がどれくらいになるのかと。それが市に結局来るのかもしれませんが、向こうの言い分では。そういった資料であれば次回までに出せるのかなという思いがございます。

ただ、第三者譲渡の場合のということになりますと、第三者がどういった経営でできるかというところは、これは実は私どももまだつかめておりません。これは具体的に第三者の方、例えば三岐鉄道というお話も出ていましたけど、場合によってはほかの事業者がこの近鉄内部・八王子線を経営したときにどれくらいの費用で経営できるのか。特に石川委員がおっしゃられたような人件費、近鉄はなかなか下げられないという話をさっきもしていましたが、そこがやっぱり大きく地方鉄道であれば下がるだろうということは想定はされるんですが、実際に幾らの人件費でできるかというところが非常に難しいところでございます、あくまで想定のものでしかないわけですね、我々がもしつくったとしても。そういったものになってしまいますので、ちょっとそこら辺の数字が、第三者譲渡の場合の数字というのは非常に、つくったとしても本当に架空のということで、ある程度時間もただかんとあかんのかなと。ちょっとそういう状況でございます。

豊田政典委員長

ほかに資料請求があれば出してください。ありませんか。

芳野正英委員

以前もらったかもしれないですけど、他社譲渡の三岐鉄道北勢線の譲渡の場合の費用の部分、例えば線路を1m単価で幾らぐらいで結局、最終的には譲渡したのかとか、それを例えば、これは1週間でできなかつたらもうちょっと後でもいいですけど、近鉄内部・八王子線に同条件でやった場合だとどれくらいの費用で買収ということになるのかとか、もしそれができればなと思ったんですけど。

館都市整備部理事

非常に単純でございます、北勢線の場合は、線路、いわゆる土地以外は全て無償でございます。線路、架線、それから車両、全て無償譲渡。土地だけは3億6000万円。そのう

ちの2分の1が県で補助がされている。1億8000万円を地元でもったと。そういうものでして、特に譲渡に当たってお金は出していないですね、近鉄に対して、土地以外は。

芳野正英委員

そうすると、例えば土地なんかでもどういう算定根拠だったのかというのが、もし近鉄に聞けたらなんですけど。結局その力が違うので、北勢線の山間部の路線と市街地とは違って来るので、もしそういう部分のどういう算定根拠でその3億円余りという話が出されたというのが、例えば桑名市あたりに交渉の過程でどうだったのかというのをもし聞けたら聞いていただいて、近鉄内部・八王子線で他社譲渡で引き受けるというシミュレーションもしてみたらどうかと思うんですけど。

館都市整備部理事

その土地の値段が3.6億円というのは公表されていますので、桑名市、あるいは近鉄に尋ねてみるということはできますが、若干、以前桑名市には聞いたんですが、ちょっと古い話なのでかどうかわかりませんが、はっきりしなかったです。その根拠は。ですから、一度、近鉄にも聞いてみます。その経過がわかればお答えできると思います。

豊田政典委員長

ほか、ありませんか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、今請求いただいた資料はできる範囲で準備していただくことにして、もう一回言いますが、次回以降の中で、経営形態の部分について調査研究ですけれども、皆さんの意見も、考えもよくまとめていただいて、意見交換の時間もとらせていただきたいなと思います。それから、あわせて、議員連盟のほうで、アンケート集計を都市整備部に大いに力をかりながらやっているというところでもありますので、そのアンケート結果も我々の議論の材料として使わせていただくことを会長からも了解を得ていますので、中身によってはこれからの委員会の資料として使わせていただくこともあるということも申し上げ

ておきます。

そんなことで、きょうもいろんな思いで聞かれたと思いますので、また、会派でも議論をしつつ、この委員会でも、調査研究ですけれども、意見交換というのもその調査研究の一つと考えて取り上げていきたいと思いますので、その点をご了解いただきたいと思いません。よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、それも踏まえて、最後に、日程なんですけど、最初にお配りした中に開催候補日というペーパーを1枚配ってもらいました。手元にありますか。

それで、どの日にどれをやるかというのは別にして、今、あと二日とってもらったのがあります。ここに書いていないやつ。何日と何日かちょっと言うて。

栗田議会事務局主事

本日の事項書にもついておるんですが、次が、4月24日水曜日、午後1時半から、その次の日程が、5月2日木曜日の午後1時半からとなっております。

豊田政典委員長

これは確定ですけれども、その後、別のテーマもあります。コミュニティバスというものもありますことを考えて日程を押さえておきたいんですが、同じく一番上の5月13日というところですが、実は、5月14日、5月15日というのは本会議です。本会議直前でテーマもテーマですから、5月13日というのはちょっとばたばたし過ぎかなと思って、これはやめておこうと私は思っているんです。その上で、6月4日をぜひ調整の上、皆さん、予定をとっておいてほしいなと思います。この中から議長や産業生活常任委員長が出たらだめになりますが、その方は、それは別にして。6月4日の午前。

ご都合の悪い方はみえますか、この中で、既に。

(なし)

豊田政典委員長

じゃ、5月13日はなしで、消してもらって、6月4日の10時です。6月4日の10時というのが一つ。

それから、その後、翌日から6月定例月議会が始まります。7月に三つ書いてあります。7月5日午前、ご都合の悪い方はみえますか。

(なし)

豊田政典委員長

なし。

7月12日の午後、都合の悪い方。

(なし)

豊田政典委員長

なし。

7月22日の午後、都合の悪い方。

(なし)

豊田政典委員長

なし。

それじゃ、もう一回言いますが。まず、6月4日……。

森康哲委員

7月12日は都合が悪いです。

豊田政典委員長

午後は。

森康哲委員

午後もだめです。

豊田政典委員長

もう、この日しかないんですわ。諸岡委員何ですか。

諸岡覚委員

7月12日って何でだめなんですか。

豊田政典委員長

セミナーやろ。

そうしたら、6月4日の10時が一つ。それから7月5日の10時、7月22日の13時30分、この3日間を追加で確保させてください。よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

7月22日だけ13時30分からです。

私からは以上でございますが、ほかにありますか。

芳野正英委員

その報告書作成の時期も踏まえると、7月22日ぐらいで最終的にはコミュニティバスも含めて出すということになるんですかね。

豊田政典委員長

まず、近鉄内部・八王子線については、前から考えていたのは、5月2日で切りと考えていました。それが、場合によっては1回延びるかもしれないと思いつつ、その後コミュニティバスをやりますよね。コミュニティバスというのは何かというと、新規にコミュニティバスを必要としているであろう地区が幾つかあるという声を委員の皆さんも聞いていると、議員政策研究会総合交通政策分科会のと時からありました。については、新規にコミ

ユニティバスをやるような制度づくりのための骨子づくりみたいな、こういう条件、こういう流れでやっていったらどうだという新しい制度の骨子づくりみたいな話なんです。これについて何回ぐらいと考えているんだという問いだと思いますけれども、難しい質問ですね。終わりの時期というのは、漠然とですけど、夏には終わりたいなど。

芳野正英委員

コミュニティバス、何回されても僕はいいと思うんですけど、要は、近鉄内部・八王子線の報告のまとめだけはそこに引きずられずに、例えば、そういうやり方ができるかどうか分からないんですけど、一旦委員会として近鉄内部・八王子線のまとめと意思表示みたいなのは、余りぼけない時期に、直前じゃないときに、6月ぐらいのときに出してしまうというのも手なのかなとも思うんですけど。

豊田政典委員長

当初は5月2日を最後と考えていましたから、これを目標にやりたいと思います。もしも無理なら、報告書は持ち回りということも考えていますし、2日で議論が終われば、もう一回ということであれば6月4日には終わりたいなど。その時点で取り急ぎ報告書をつくって提出したいなと思っていますから。既に今まで3、4の部分については作成を始めつつありますので、言われるとおり、遅くとも6月の中旬ぐらいまでには出す、近鉄内部・八王子線については。よろしいでしょうか。

(異議なし)

芳野正英委員

それであれば、コミュニティバスに関しては、特に夏に区切らずにじっくり構えてもいいですし、余りどっぷりやるものでもないと思えば、いい形で終止すればいいかなと思うんですけど、要は、近鉄内部・八王子の報告書のタイミングだけ、いい時期に、余りぼけない時期に出してもらいたいなというのが要望ですので、よろしく願いいたします。

豊田政典委員長

あとはよろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、本日はここまでとしたいと思います。どうもご苦労さまでございました。

16:07 閉議