

総合交通政策調査特別委員会

（平成24年11月20日）

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

本日は、委員会の後に、午後5時から、四日市市自治会連合会さんと意見交換会も予定しております。これは、商工会議所1階にて開催をいたします。そんなこともありまして、めどとして4時ぐらいには終了させていただいて、移動していただきたいと思っております。なお、意見交換会後の食事会というところにお出席される方が何名かみえますが、食事代1500円を事務局のほうに提出をいただきたいということをお願いしておきます。

傍聴ですが、新聞社、市民の方の10名が入っておられます。

本日は、前回11月6日に資料請求いただいた内容を、資料説明、質疑を中心に運営していきたいと思いますが、最近の動きがあれば、また、皆さんからも発言いただきたいと思えますし、私からは、前回決めていただきました市民アイデアの募集ということで、昨日から3週間の期間で、いろんな形で広報をさせていただき、募集期間に入ったところでございます。

それから、参考人をお願いしようということで、早速議長にお願いしましたところ、ぜひ呼んでくださいということでしたので、本日最後にちょっと日程の相談をしますが、日程を決めた上で、参考人の方に当たっていきたい。大分議会のスケジュールが混んでいきますので、来年に、1月になるかなと思えますが、後ほど相談したいと思えます。

それから、今ちょうど市長選挙の真っ最中ですが、昨日、三重テレビを見ていましたら、候補者3名の方が近鉄内部・八王子線についての考え方ということで、テレビでお話をされていまして、3名のうちの2名の方は明確に鉄道の存続をということを発言されておりました。見た方もみえるかもしれません。選挙公報にも書かれておりましたが、そんな3名のうちの2名の方がそんな考え方を示したというところですよ。

あと、理事者のほう、きょうも都市整備部の8名に入ってもらっていますが、近況という報告をいただくことはありますか。

館都市整備部理事

いつもお世話になっております。

かねてより四日市市自治会連合会さんのほうで署名を集めていただいております。また、商工会議所さん、それから、鈴鹿市の自治会連合会、それから、一部でございますが、亀山市の自治会連合会さんのほうでも集めていただくようなことがありまして、15万筆を超える署名が集まっております。今の速報でございますが、12月12日に、近鉄の本社のほうに、四日市市自治会連合会さん、それから、商工会議所さん、それから、私どものほうも一緒にその署名を持って要望に行く予定ということで、今、そういう予定をしております。詳しくは、また近くなりましたら、四日市市自治会連合会さんのほうから、記者発表等もさせていただく予定でございます。また、経過につきましてはご報告をさせていただきます。そういった予定が定まってきたというご報告をさせていただきます。

豊田政典委員長

以上、報告をいただきました。

ほかに委員の皆さんから、特にあれば、この時間に報告いただきたいんですが、特にありませんか。

小林博次委員

前回議論しました、あのアンケートのアイデア募集の文案の修正版はどこにあるんですか。この中に資料としてありますか。

豊田政典委員長

委員会資料にはないんですが、全議員向けに、先週かな、配らせてもらいました。私の手元にあります、きょうの委員会の資料にはつけてないです。

小林委員、何か。

小林博次委員

委員会で修正した資料は、やっぱり委員会で配付してほしいなと。

豊田政典委員長

はい。じゃ、改めて、きょうお持ちでない方もみえるので、休憩時間に用意できますか。1時間ほどしたら休憩をとりますので、そのときに配らせてください。

ほかになければ、議事に入っていきますが、今から前回請求いただいた資料の……。

小林博次委員

それと、前回の請求資料はええんやけど、この目次のまま、これ、協議を進めると、BRT化を、一生懸命議会がこれを審査していくことになるんやけど、目的は何ですか。

豊田政典委員長

BRT。

小林博次委員

あくまでも近鉄内部・八王子線を存続させるために必要な資料を、これ、集めて協議していくんやけど、もう廃線にしてBRT化を図るといふ資料が、これ、先行して審査されて、やっていくと、結果としてはもうやめるといふことにしかつなげていかんと思うんやけど、この前議論したのは、そういう議論だけではあかんから、そうでない資料も集めて研究していくということになっておったと思うし、それと、もう一つは、12月いっぱいにはやっぱり結論を出して、次の行動に移っていかないと間に合わない。だらだらとここで審査していると、全く間に合わんことになるのでという話が最初にあったわけよね。大体そんなことが確認されてきたのかと思いきや、どうもこのままこういうことでやっていくと、やめてもええよという資料が先へずーっと行ってしまうと、やっぱり思いと答えが変わってしまう。だから、路線だけ修正してもらいたい。存続するための議論を中心に進めてもらいたい。

豊田政典委員長

今、発言いただいた件については、今まさに言おうと思っていたところもあるんですけども、今から請求資料の説明をいただきますが、特に近鉄に要望した資料がほとんど出てこなかったんです。そのことも考え合わせて、我々の意図ではないので、BRTだけのことをやっていくのは。前回は議論していただいたように、BRTはもちろん押さえます

けれども、それは鉄道との比較の中で、鉄道の優位性が見出せれば材料になるし、我々の目指すところは、最初に確認していただいたように、鉄道としての存続というところですから、そのための比較材料ということで請求はしているんですけども、ほとんど出てこなかった。そんなことも踏まえて、きょうあすありますので、あすにでもその今後の方向性ということを改めて確認、また、修正すべきところは修正案、そういった議論をしたいなど考えておりますので、よろしく願いたいと思います。思いは同じです。小林委員、よろしいですか。

小林博次委員

ええことはないけど、了解しておきます。

豊田政典委員長

申しおくれましたが、日置委員は欠席で、毛利委員から少しおくれるという連絡をいただいております。

それでは、資料の説明をお願いしたいと思います。

山本都市計画課長

都市計画課の山本でございます。

それでは、お手元のほうにお配りしてあります、第7回資料のほうに基づきましてご説明をさせていただきます。

先ほど委員長の方からお言葉がありましたように、近鉄さんに一部お願いしておりました資料が、ちょっと時間的に間に合わなかったというところがございます。その辺につきましては、まことに申しわけないんですが、資料を進めながら、その辺についてはご説明させていただきたいと思います。

それでは、資料の説明に入らせていただきたいと思います。

前回までにいただいておりますのに、分社化をすると、市民の負担がどのようにふえるのかというところを、もう少しわかりやすくできないかというところのご指摘を頂戴いたしております。それで、1ページのほうに、前回そのシミュレーションとしてご報告させていただいた、近鉄内部・八王子線を伊賀鉄道並みの運賃体系に置き直して、そして、分

社化した場合の料金相当はどういうふうになるかというところを示させていただいております。これにつきましては、近鉄さんではなくして、私どもで試算をさせていただきました。これは計算式に基づくものですので、そういう形でさせていただいております。それにつきましても、設定条件がございまして、通学の定期につきましては、近鉄であれば80.7%の割引がきくものの、伊賀鉄道並みに直させていただくと70%引きになる。通勤定期についても、近鉄であれば43.1%の割引から38%の割引に変わるというところで、伊賀鉄道並みという設定条件を置かせていただいております。

それで、ご説明させていただきますが、少し黒の矢印が入っているのが全部であります。この左側が現在の近鉄での定期券の料金でございます。分社化して別会社にした上で伊賀鉄道並みの料金にし、そして、近鉄線に乗りかえていった場合にはどうなるかという形でございます。

まず、左の上になります。今、内部駅から近鉄四日市駅までというところの定期でございます。これは割引率、そして、運賃が少し上がりますので、その関係で1.2倍になっております。

そのまま下へ下がらせていただきます。内部駅から近鉄桑名駅まで行く場合でございます。これは、近鉄四日市駅で一つ料金が切れて、そして、近鉄四日市駅から桑名駅までの定期という格好になりますので、二つの定期を持つ格好になりますので、その関係で、通勤で1.5倍、通学で1.8倍になるというような計算式でございます。これは近鉄桑名駅までの場合で、近鉄名古屋駅まで行く場合ですと、通勤では1.4倍、通学定期のほうは1.8倍になるというところで、名古屋本線に乗っている期間が、距離数が長いもんですから、倍率にするとあまり変わらないもののこういうような傾向になっていく。同じように西日野駅を起点にして近鉄四日市駅、近鉄桑名駅、近鉄名古屋駅に乗り継いでいった場合にはどうなるかという形でございます。近鉄さんとしては、試算のほうにはご協力いただきましたけど、推奨するものではないというような形でコメントをいただいておりますので、こういう形で示させていただきました。最大では1.8倍ほどの通学定期が上がってしまうというシミュレーションの結果でございます。

それでは、2ページに移らせてください。

これは、前回も示させていただきました、近鉄内部・八王子線を伊賀鉄道並みに分社化した場合にはどうなるかという10年間のシミュレーションでございます。これについて、

前回のほうも修繕費やら、その人件費について疑義が残るといようなご質問をいただいておりますので、再度ご説明させていただきたいと思ひます。

人件費につきましては、この収益、支出のところの下の米印のほうに書かせていただいておりますが、今、近鉄さんといたしましては、この近鉄内部・八王子線の収支のほうにおきまして、4000万円分の本社経費を含んでおられるという形でございます。この辺が人件費として乗せられております。そして、分社化して一つの会社として経営をやっていくとすると、6300万円に本社経費相当がふえるという形になっています。その辺のイメージが3ページの赤で囲わせていただいたものです。単純計算では、今、近鉄さんの本社で補っていただいている4000万円相当の人件費が6300万円に上がる。その辺の分につきましては、この赤いエリアにある社長を初め、それぞれの施設管理者としての部門の方々、役職としては九つの役職がふえるといような格好で、これが鉄道事業をやっていく以上は、兼務もあり得るんでしょうけれども、組織形態として必要になってくる。その辺が、差し引きで言いますと2300万円以上の増額が必要になってくるというところの根拠になっております。

そして、4ページのほうに移らせてください。

これは、近鉄さんからいただいた資料なんですけど、修繕費について、現在平成23年度の修繕費については2600万円の計上をされておられます。ただ、鉄道をより長く使っていくというところで、必要最小限で行っていかねばならないところ、例示が上がっております枕木の交換であり、踏切の修繕、駅の建物やホームの屋根の修繕、そして、電気系の施設となります変電施設やら信号機の更新作業、そして、線路の保守更新、そして、沿線にあります草刈りやらその辺のもの、そして、運行するための車両の点検費、そして、運転に関する設備の保守というところでございます。近鉄さんからいただいた資料として、このようなものの項目の費用が要る。単純にこの近鉄さんのほうの書類のほうを単純に合計させていただくと2900万円が要るような形で、必要経費のマックスばかりを集めさせていただくと9000万円、3000万円から9000万円の修繕をやはり続けないと、長く鉄道としては運営が困難であるといようなところの資料を頂戴いたしております。

そして、減価償却のところでございます。

2ページのシミュレーションにおきましては、車両を新しくつくとともに一部改造するというところで、15億円分の車両費が要るといような格好にさせていただいてありま

す。それで、わかりやすくするために、近鉄さんとして、こう表示させていただいたのが4ページでございます。

鉄道は基本的に13年間で減価償却するという形になっておりますので、更新費用が15億円かかったとすると、地方鉄道の国庫補助にするとおりにやると、鉄道事業者のほうも5億円を持たなきゃならぬので、その分を13年間で減価償却していくと、毎年どれぐらいの額になるかというところで示していただいております。ですが、この数字と、2ページのほうにつきましては、ピークが起こらないように、多少車両の購入、改造費をずらしていただいた格好でシミュレーションを組んでいただいておりますので、2ページのほうと4ページの減価償却分についてはぴったり一致しないような格好になっております。でも、13年間で償却するというところは、ご理解いただけるものではないかというふうに思っております。

続きまして、5ページ。

これは、前回の委員会でも示させていただいた、9月24日現在で近鉄さんから頂戴しました近鉄内部・八王子線のBRT計画のものでございます。

(1)の事業採算性のところでございます。その括弧の中の右側に、バス専用道の整備費用というような額の合計のものが、25億円から30億円かかるというところでございます。この辺について少し詳しいものというところを6ページに提供をいただきました。

初期投資として25億円から30億円かかるという近鉄さんの試算の内訳でございます。まず、BRT化するために、道路にするための線路等の撤去工事費が幾らかかるかと、6億円を計上されているところでございます。内訳としては軌道撤去、まず、線路を剥がすのに2億円、支持物と電車線撤去工事費用で1億円、通信ケーブルやその辺もろもろ含めて、信号機を含めてやると1億円、合わせて2億円という格好です。あと、建物、駅舎等もろもろの撤去について2億円で、合計6億円。

そして、本当に道路にするためのものというところでございます。道路加工費として5億円、そして、橋梁等補強もしくは小さな水路がございますので、今は橋構造になっておりますが、これを箱形のものが、橋の格好にするというところで3億円。交通信号機の設置というところでございます。近鉄内部・八王子線につきましては38の踏切がありますので、この踏切について計上をしていただいております。交通量の多い8カ所、笹川通りや海軍道路などの大きな通りの8カ所については、感應式の信号機を設置した上で誤進入

の防止、要するに旧鉄道敷側に入ってくるのを防ぐ装置等、1カ所当たりこのぐらいの額がかかるのではないかと試算をされております。そして、交通量の少ないところについては、30カ所については接近の警告となるものを用意して、全体として3億円ぐらいかかるのではないかと。また、新しいバス停を設置する等のもろもろの工事で1億円ばかりかかる。合計12億円という形で計上されております。道路化工事につきましては、おおむね4mぐらいの、全体を考えると、4mぐらいの幅員道路にはなるのかなという感じがいたしますので、道路化事業については、一般的な市道整備におけると、1m当たり10万円ぐらいかかりますので、5億円はそんなに突拍子もない額ではないというふうに考えております。

そして、バス車両購入費でございます。近鉄さんのシミュレーションといたしましては二通りのものを考えておられます。乗降客数に見合うだけのバスをとということで、一般的なバス24台を購入する場合、約6億円。接続バス8台と一般バスの購入をした場合は9億円というシミュレーションをされております。単純にこれを割らせていただきますと、一般バスのほうが2500万円、接続バスについては8000万円程度。バス事業者から伺ったとすると、そんなに遜色ない数字というところでございます。

そして、その他に想定される初期の投資費用、もしくは大きな維持管理費用についてということでございます。現状、初期投資として道路敷の用地としては、全線でいくと6万㎡分ぐらいになるというところなんです。そして、現在、鉄道の施設もろもろのほうで資産の除却費、この辺が幾らかかるかということについては、近鉄さんとして公表しかねるというようなことでした。

そして、計画案にありましたバスを購入したときの車庫の施設について、これはどこにこう車両基地を置くとかというような問題がありますので、ちょっと現時点での算定は困難であるというお答えでございます。

そして、新たな施設を設置した場合の維持管理費やら、そのもろもろについてでございます。舗装等道路整備事業の12億円の中で、3億円ばかりかけてつくる交通制御の信号機システム、その辺について、維持管理費として年間1000万円ぐらいかかるのではないかとという想定をされておられます。

そして、バスの車両の買い替え費用ということですが、バスの場合には減価償却するのが6年ぐらいという形ですので、修繕をしながら10年間ぐらいは乗れるだろうということで、10年後にはバスの新たな買い替えという形で6億円から9億円、これは一般バスの

みと接続バスを導入した場合によってちょっと異なってくるというところがございます。

そして、7ページに移らせてください。

ご質問をいただいていた、BRTに転換した場合の諸課題みたいなところが整理できないかというところで、近鉄さんからその辺のBRTに関するところのお答えを頂戴いたしましたので、それを掲載させていただいております。近鉄さんいわく、BRT化のメリットとしては、周辺道路と切り離してバス専用道をつくるというところで、鉄道と同じような時刻表ができる。ダイヤの定時性が担保できるであろうと。そして、次のメリットとしては、現在の駅の間新しいバス停をつくるので、沿線のお住まいの方の利便性が向上するのではないかと。ただ、そういうような格好で利便性は向上するものの、バス停をふやすことによりまして乗降時間がかかるという等の問題も出てきて、時間がかかってくるというところがある。そしてまた、専用道になったとしても、今度からは道路と道路ですので、鉄道のように優先権がある形にはならないので、公共交通の優先というような公安委員会さんとの協議が必要になってくるというところで、四日市市と一緒に協議してまいりたいというところが記述されております。

続いて、輸送力の確保の考え方なんですけど、ここにも記述されておりますように、7時から8時の2時間というのが一番ラッシュでございます。内部、西日野方面からのいわゆる上り列車ですけれども、これがこの2時間で1800名、そして、内部、西日野方面への下りのほうが1200名というような、合計すると3000人の方がこの時間帯で乗られるという格好でございます。それで、提案にありましたように、一般バスで24人、最大乗車は60人で乗れますので、この辺を組み合わせながら、時間帯によっては2台つながって走らせるというところによって、輸送力を確保できるのではないかと。また、その提案があったやつのように、接続バス、最大で100名以上の方が乗れるバスがありますので、それによって補うことができるのではないかとこのところを言っておられます。このようなことによって、ダイヤについてはいろいろ工夫はしなきゃなりませんが、そのような対応ができるのではないかとこのところを言っておられます。

引き続きまして、このBRT化した場合の費用の算出というところがあるんですが、鹿島鉄道跡でバスを専用化しまして、やられておる石岡市と小美玉市の事例がございますので、その辺でちょっと資料を頂戴いたしましたので、BRT化した場合の諸費用のという考え方のところがございます。

茨城県の2市にまたがる鹿島鉄道さんがあったわけなんです、これが廃線になって、その後の手法としてやられたというところでございます。

10ページのほうに、鹿島鉄道跡バス専用道化事業概要というところでございます。全国に先駆けて定時性と速達性、すぐに到着できるというようなシステムという形で、公設民営の全国初のバス専用道というところでございます。その辺をされたという実例でございます。

それで、11ページをごらんください。

この鹿島鉄道さんはもともと7.1kmを走っておられた路線なんですけれども、そのうち5.1kmを専用バス道化されて運用をされておられます。事業費としては8.3億円という形で、県と2市で事業を行われております。そして、このバスについては、現在の段階で1日100便の運行をされているというところでございます。ちょっと状況をご説明させていただいたんですが、霞ヶ浦の北にある2市なんですけれども、この鹿島鉄道さんとしては、先ほど申しましたように、7.1kmございました。そして、石岡駅と小川駅を結んでおりましたが、この間が廃線になりまして、赤の実線の部分の途中の四箇村駅というところがございます。この区間の5.1kmについて、専用バス道化されておられます。四箇村駅から小川駅につきましては、山間地域を走っておられますので、ここにバスを走らされても、民家がないことによって利用者がいないというところで、四箇村駅から国道のほう、354号線に逆に出て、お客さんを拾っておられるというような格好になります。この点線の部分の間については、住居が連檐していない、全くないというような環境でございます。

それで、13ページのほうに移らせてください。

写真がありますが、これだけの鉄道敷があって、その部分の舗装等を行って、専用道化されて運営をされております。

この経緯につきましては14ページでございます。平成19年3月に鹿島鉄道さんが廃線をされて、一時期バス代行をされたんですが、やはり乗降客が非常に落ち込んで問題になりました。それと、ちょうどこの沿線に茨城空港の開港もありまして、平成22年3月に茨城空港が開設されましたので、その空港へのバスというようなところもありまして、専用道化して進めるというところを、県と市が協力して事業化したというところでございます。ちなみにこの鹿島鉄道さんなんですけれども、非電化の部分でした。ですから、架線等の除却物が比較的少なかったというところでございます。

15ページをごらんいただきたいと思います。

このバス停の様子、そして、途中から、四箇村駅から国道に移っているというところが、この上段のほうでごらんいただくような格好でございます。このような形で運行なされておられます。

そして、16ページのほうにポンチ絵がございます。道路幅員としては4 mと側溝がある構造で、基本的なものをつくられておられます。舗装構成でL交通という格好がございます。道路として一番ランクの低い道路でございます。4種、4級、3級、5級並みということで、通行量がそれほどない道路にという形で整備をされておられます。

そして、17ページをごらんいただきたいと思います。

やはり鹿島鉄道さんも単線バスでございましたので、どこかでバスが対向するための装置をつくられておられます。待避所と、そして、それを誘導するためのシステムということで整備されておられます。

18ページのほうに、交差部分のところの諸問題のところを整備されておられます。誤進入を防止するための装置をつくったりというところに対応されておられます。道路側を制御するのは、信号機が1カ所、2カ所という程度でございます。ほかは誤進入を防ぐための装置で対応されているのが現状でございます。

そして、乗降時のほうなんです、バス停への乗降客のアクセス、もともとが鉄道でございますので、乗降客を途中で乗せるというような装置にはなっておりませんので、その辺で工夫がなされておるといのがこの乗降客へのアクセスの方法でございます。

運営について、今、ちょっと、これ、いただいた資料ではわからないんですが、この2市でつくっております戦略会議のほうで、赤字補填のほうを行っているように読める記述がございます。戦略会議の予算内において補助を行うという形になっております。

そして、このバスを運行するに当たって、鹿島鉄道さんがやられてきた料金と、そして、鉄道が廃線になったときの代行バスの料金、この辺を見比べて、BRT化された段階では鉄道並みの料金に下げられておられるというところがございます。

そして、20ページでございます。

整備等の財源につきまして、道路のもの、そして、道路に附帯するもの、そして、車両に関するところの国庫補助のメニューが並んでおります。これは事業年度がちょっと古いものですが、あれですが、四日市市でやるとするならば、今の社会資本整備総合交付金あ

たりが、ちょうど今の事業メニューとしては該当してくるのかと思います。

事業者につきましては、公設民営ということもありまして、バスの運行会社についても公募を行ってやられているというところではあります。関鉄グリーンバスさんが実際は運行に携わってみえるというところがございます。

そして、21ページをごらんいただきたいんですが、写っている写真は一般的な四日市市でも走っておりますノンステップバス、事業費として3台の購入をされてみえるというところがございます。新しくバス停もつくられましたので、このようなイメージをされておられる。

そして、21ページあたりなり、イメージアップということもあって、このロゴやらその辺をされております。

23ページには、バスロケーションシステム。携帯電話で確認れば、バスがどの辺まで来ておるかというところを確認できるというようなところがございます。

24ページからなんですが、これは、市民の方々の多大なご協力があったということがございます。清掃活動やら、もとのプラットホームのあたりで花壇をやられている。これは西日野駅やその辺でもやっていたいただいている花壇事業とよく似たところではあるかと思えます。

そして、25ページ、開通を記念してのベンチとかウオーキング、そして、各種イベントで、この鉄道の後のバスについてPR活動をなされておられるというところがございます。

そして、開通後の状況につきましては、28ページをごらんいただきたいと思えます。

途中でも申しましたが、鹿島鉄道さんから代替バスになったときには半減いたしております。そこまで客離れが進んだ上で、再度BRTでチャレンジして、ある程度の乗降客数は戻されたという格好でございます。ただ、鉄道時代と比べると、まだ67%にとどまっている。代替バスよりかはやはり定時性が担保されたということで、かなり戻されているというのが現状でございます。

29ページでございます。

市民アンケートをとって、その、どういうふうに感じておられるかというところがございます。一定のよくなったとご意見をいただいているというようなところだろうと思えます。

30ページですが、これは和歌山電鐵貴志川線さん等のいわゆるそれなりに成功している

公共交通機関のところでやられているように、乗降客だけじゃなくして、サポーターの制度がやはりうまく回っているというようなところを示させていただいております。

そして、そういうPR活動という形で、30ページにはキャラクターあたりが出ているというところがございます。

全体のほうはお話ししましたが、32ページにちょっと鹿島鉄道と近鉄内部・八王子線の比較検討というようなところで、並べさせていただいております。鹿島鉄道においてBRT化されたものは5.1km、現在、近鉄さんで考えておられる近鉄内部・八王子線については約7kmという比較でございます。そして、実際に鹿島鉄道をBRT化した場合には、総予算として8.3億円を使われているというところがございます。ただ、ここには設定条件があって、鹿島鉄道さんが廃線となった段階で、一部線路は撤去されておられましたというところがございます。そして、なおかつ非電化線でしたので、架線やらその辺の除去費が少し安くて済む。そして、基本的な乗降客数がやはり少ないので、バスのほうが3台のみの新造でよかったと。3台だけでは運行できませんので、あれですが、バス運行を受けられた関鉄グリーンバスさんのほうがやはり持っている車両を投入されてみえるところです。鹿島鉄道さんで言えることは、用地費については無償で提供されたというところがございます。その辺がちょっと違いますというところがございます。近鉄内部・八王子線については、近鉄さんの資産では、25億円から30億円のハード整備にかかる費用が要る。用地費やらその辺については、まだ検討に入っていないというところがございます。

そして、今、33ページに移らせていただきますが、近鉄さんの考えられるBRTに対して、四日市市としてどういうふうに考えているのかというところがございます。

33ページのほうに、まず、課題として、輸送力と速達性に関する課題があるのではないかというふうに考えております。途中で申し上げましたように、朝7時から8時の間に上りで1800人、下りで1200人の方が乗降されておられます。3000人の方をどういうふうに運ぶのかというところがございます。輸送力については増便にも限度があるかと思えます。そして、この課題2のほうにも関連するんですが、38の交差踏切、実際、次にはBRT化されれば、ただの交差点になるんですが、これにおいて、信号機の整備やら、その辺によって、バス、BRT側を優先させるというシステムが成り立つのかどうかというところがございます。これについては、公安委員会等の協議が成立するものかどうか。バス専用の信号機システムやら、その辺が現時点では法制度上でははっきりいたしておりませんので、

逆に四日市市が、今、四日市市でやるとするならば、その辺のところの課題についても全国的な前例がございませんので、その辺のところをやっていくのに、果たして方法があるかどうかというところがございます。

課題3といたしまして、既存の橋の部分で、構造上の課題がございます。道路区域には道路法を適用して、それなりに市道としていくのであれば、やはり4mは必要になってくると思います。ただ、詳細なデータがないので、あれなんです、橋梁部分を見る限りにおいて、4mないのではないかとと思われるところがございます。2級河川の鹿化川を渡っているところ、天白川を渡っているところについては、ちょっと幅が足りないのではないかと。また、鉄道橋としてはいいのかもわかりませんが、道路橋に置き直したときに、改築や補強が必要あるのではないかと。そして、そのあたりについて、仮に補強が要するというような格好になったときに、河川管理者の協議が成り立つのかどうか。この渡っております鹿化川につきましては、今年度も避難勧告を出したりとかというようなことが続いている問題の河川でありますので、その辺のところでも河川管理者の協議が成り立つのかということも、一つの課題であろうかと思っております。

そして、課題4としては、仮にBRT化するとき、果たしてその舗装する間において、代替輸送が可能なのかという問題がございます。皆様もご存じのように、日永駅周辺における国道1号線の慢性的な渋滞は、なかなか解消されるものではございません。平成17年と平成20年度の混雑度を示させていただいておりますが、なかなか難しい中へ、新たなバス代替輸送を、なかなか期間が想定しにくいんですが、7kmにわたる道を整備するのに、そう簡単に整備できるとは思えませんので、その間の1号線への負荷、そして、1号線を逃げられた方々のほかへの道路の負荷あたりについて、非常に課題が残るのではないかと。これは解決していくのは大変じゃないかと思っております。

課題5につきましては、これは鹿島鉄道さんの後のバスBRTでも言えることなんですが、やはりどうしても道路があるということで、誤進入をされるおそれがある。そして、場合によっては、そんなに来ないんだからという形で、歩行者やら自転車等に進入されるおそれがある。その辺の安全課題について、検証の必要があろうかと思っております。

そのほかのバイクのところも書かせていただきますが、これはあっては欲しくないんですが、暴走行為の場所というようなこともあり得るので、その辺のところを書かせていただいております。

そして、前回のご質問の中で、脱車社会の目的に向かった役割があるんじゃないかというところを、何か文献をもって説明できないかという課題をいただきましたので、ちょうど都合のいいといいますか、国土交通省の交通政策審議会の資料がちょうどお答えできる資料だというふうに考えましたので、35ページから掲載させていただいております。これは、鉄道総論に書かれておりますので、近鉄内部・八王子線にいうと、ちょっと合致しないところがありますが、その辺のところは抜粋しながら進めさせていただきたいと思っております。

鉄道自身は省エネルギーであり、環境に優しいものということは、これは間違いのない話でありまして、自家用車の9分の1のCO₂になる。この辺のあたりはすぐれているであろう。そして、右側の定時性にすぐれているというところ、そして、丸の三つ目ですが、大量輸送、要するにバスと比べればはるかに安定した輸送を確保できる。この辺のところは、鉄道の持っている社会的な要素だろうと思っております。

そして、37ページですが、年間の輸送力のところについては、やはり卓越したところがある。この辺が鉄道輸送のいいところだと思っております。

そして、38ページですが、鉄道事業の特性やら、その事業の役割というところがございます。通学、通勤の暮らしを支えるものである。そして、どうやってして長い間の暮らしを支える基盤となってきたかというところがあるかと思っております。そして、今後その鉄道が果たす役割というのは、それぞれの役割を持って、経済的、社会的な基盤としてのものをやっていく必要がある。輸送力の確保であり、利用者の利便性の保護、そして、鉄道事業としての公共の福祉の増進というのは、やはり鉄道事業ならではのところがあるというところが記載されております。

それから、39ページに移らせていただきますが、ただ、鉄道を取り巻く環境自身は決して明るいものではなくて、やはり少子高齢化が進み、人口減少化が進む中で、やはり一定の基盤のコストがかかるという鉄道を、どのように運営していくかというところが非常に難しいところであろうと思っております。平成27年ぐらいまでは、人口もどうにかもっていくとしても、もう次の10年になっていくと、人口が減ってくる。そのときに鉄道がどういうふうな形で生き残りをかけていくのか、それを環境面やそういうもろもろでやっていかないと無理だろうというところがございます。

40ページのほうの資料のほうにつきましては、これ、都市鉄道としての部分と地方鉄道

の輸送の問題でございます。都市鉄道としてはやはりCO₂やらその辺の削減の中、そして、人口が減っていく中で、一旦郊外部に脱出された方々を呼び戻すことによって、鉄道輸送のやり方が変わってくる。ただ、都市鉄道というのはそこそこ残れるかもわからないけれども、地方鉄道の推移はなかなか避けられないところがある。この辺をどうやっていくかが課題であるというようなところだと思います。

41ページに、先ほどの39ページとほぼ一緒の状況なんですが、やはり輸送人員が減る中で、さて、その辺をどういうふうに見据えていくかというところが非常に大きなところであろうというところが、この41ページの示しているところでございます。

そして、42ページに、少子高齢化が進む中で、どのようなサービスを提供していくのが大事であるか、安全・安心とともに速達性、そして、安心して乗れるものがどういうことかということ考えて取り組んでいく必要もあると示されています。

この政府の資料なんですが、やはりこの一番下段にありますように、地域に根差した取り組みがやはり必要だろうと。地域鉄道としてどういうふうに残っていくには、やはり行政だけでも、事業者だけでもだめだ。それなりにいろんなところが組み合わさってやっていくことが大事であろう。そして、和歌山電鐵貴志川線の事例もここに示されていますが、やはりサポーターというような市民の力を得ないと、やはり鉄道として、違う意味の付加価値を出しながらやらないと無理であろうというところでございます。

そして、43ページにつきましては、この以前にもあったんですが、大手私鉄のほうで、鉄道の意義というのをどういうふうにご考えておられるかというところを示すものがないかというところだったんですが、名古屋鉄道さんのほうは載せていましたけど、もう本当にありきたりのことで、総合企業化した鉄道会社にとって、鉄道に特化した記述はどこもないというのが現状でございます。というところで、この43ページは終わらせていただきます。

そして、前回のご質問にも、CO₂やらその辺のところ、もう少しはっきりしたものがないかというところのご質問をいただきましたので、44ページのほうに掲載させていただいています。自家用車の排出ガスの量と鉄道の量というのを見ていただくと、一目瞭然というようなところでございます。そして、輸送量あたりに関しても圧倒的に鉄道のほうが有利だということでございます。

そして、前回のご質問にありましたナローゲージを、もうちょっとうまく使って表

現することができないかというようなところを、表現させていただきました。余りうまい表現ではないんですが、やはりナローゲージ車両というところていくと、全国で3路線しかない。一般旅客ということであれば、三岐鉄道北勢線とここしかありませんので、貴重な路線というところ、そして、鉄道愛好家を含めたその観光面での策を展開していく必要があるんじゃないか。環境面は、さっきのページにも示させていただいたように、輸送機関としては突出した環境に優しいものですので、この辺のところを考えていく必要があろうと。そして、土地利用に関する波及なんですが、これはダイレクトなものがなかったもので、ちょっと調べさせていただきまして、神戸電鉄さんの資料のほうからいただいたものなんですが、全国平均の鉄道沿線の地価を100といたしますと、営業廃止した路線での地価の下落率は7%になっているというところで、やはり鉄道が廃線された後の土地利用においてもマイナスの傾向が出ると、そのようなところで整理をさせていただきました。

とりあえず用意させていただいた資料の説明は以上です。

豊田政典委員長

資料の説明をいただきました。

さまざまな観点から、前回請求をいただいて、出せる範囲の資料になっておりますが、まず、先ほど言いましたように、近鉄から一番欲しかったところの明確な数字が出ていないので、そのあたりが残念かなというところではありますが、この資料についての質疑、感想でも結構です。ご意見をいただいて、時間を見ながら休憩をとりたいと思いますが、挙手して発言をお願いします。

中川雅晶委員

質問というかお伺いしたいんですけど、鹿島鉄道の資料をつけていただいているんですが、懸念するところで、誤進入とか、自転車、また、バイクが進入したりとか、そういうことが、実際にきょうつけていただいた鹿島鉄道さんの中で、そういう事故等は何か把握をしておられるのかどうかだけ、ちょっと。

館都市整備部理事

まだ、お聞きしている範囲でございますけれども、事故ということではなくて、例えば

18ページを見ていただきますと、踏切上のものが、これ、誤進入を防ぐためのバーが下がってございますが、新設当初はもうこのバーをしょっちゅう夜に折られてしまったと。夜間、こう下げておると。ですから、夜間はこの地域だからできるのかもしれませんが、夜間はバーを上げて、ある意味勝手に入っている車もいると。それは、恐らくこの地域が、見ていただきますとわかりますように、ほとんど市街地の中を走っておるわけじゃなくて、少し外れの郊外を走っているところだからかもしれませんが、そういったことはお聞きしました。ただ、ちょっと事故まではちょっと聞いてはおりませんが、そういうことで、そういう誤進入はしょっちゅう最初の段階であったので、バーを折られたということをお聞きしております。

中川雅晶委員

実際の人身事故があったとかというのはわからないということですけど、こういう郊外の地でもやっぱりそういうことが懸念されるので、なおさら市街地となれば、リスクが高くなるのかなというふうには思いました。意見です。ありがとうございます。

豊田政典委員長

ほかにどうでしょう。

山口智也委員

44ページの環境の部分で、この資料ですけれども、自家用車と比べた場合のバス、鉄道の優位性ということが強調されておるわけですから、我々、今後鉄道存続に向けて、そのバスと鉄道を比較した際にでも、鉄道が環境にとって本当に優位性があるんだということを、今後交渉相手ですとか、また、市民に改めて訴え、しっかり訴えていく必要があるなというふうに改めて思いました。

以上です。

豊田政典委員長

他にどうでしょうか。

土井数馬委員

初期投資の内訳についても、道路敷用地費が未定になっていますけど、6万㎡というと1.8万坪あるわけで……。

豊田政典委員長

何ページあたりですか。

土井数馬委員

ごめんなさい。6ページです。

その他想定される初期投資費用または大きな維持管理費用についてというところで、道路敷用地費が約6万㎡ということは、単純に考えて1.8万坪あると。坪10万円にしても、18億円かかるわけで、近鉄はこれをくれるとはちょっと考えにくい。まだ、こういった経費がかかってくるんじゃないかなというのが予想されるわけで、委員長がおっしゃったように、中身がちょっと出てきてないのがあるもので、それもちょっともうええですわね。どっちにしても。不確定ですからね、どっちにしても。

豊田政典委員長

この資料を請求して、近鉄がなかなか出しにくい、出せないというところのやりとりを少し補足で説明いただけることはできますか。

山本都市計画課長

近鉄さんのほうに、前回の資料請求を受けてお願いしておるわけなんですけれども、やはりそこまで近鉄として、まだ検討していないというのが実態のところ、お答えしかねるというような形だったので、こういう記述になっています。ですから、用地費の処分についてどのようにやるというところまでは、近鉄さんとしては踏み込んでいない。そしてまた、今ある償却資産になるものについても、どこまでというところで、まだお考えではない。ただ、BRT化に向かうのであれば、そういうことは検討しなきゃならんという形で考えているというふうな形で伺ってはおります。

豊田政典委員長

そういったやりとりがあったというような報告でした。

芳野正英委員

3ページの資料なんですけど、これ、前回もつけていただいた資料で、その人員のシミュレーションなんですけど、これ、法的に多分その安全統括管理者とか各種の管理者というのは、これ、置かないといけないのかなと思っているんですが、例えばその和歌山電鐵貴志川線なんかみたいな、本当に単線で運営している会社で、どこまでの人をそろえているのかなというのが、もしわかれば。例えば施設課長を置いて、施設管理者というのはわかるんですけど、それに加えて施設管理所長というのを置く必要があるのか、加えてそれが例えば土木係員的な仕事をして、兼任してもいいのか。こう見ていると、非常に分社化をするんだけど、何とか長がかなり多いなという気がして、本当に和歌山電鐵とか上田電鐵とか、そういう単線で運営しているほかの会社が、どういうその管理者を置いているのかというのを、少し検討したいなというふうに思いますので、やっぱり2ページでも見てわかるように、料金が上がる分、旅客運賃収入は増になりますけど、人件費がどうしても上がってしまうんですが、この人件費を抑えるには、こういう何とか長、何とか課長とか何とか所長を整理統合できないもんだらうかというような感じがしておりますので、その辺を一度、そういった各鉄道会社にも問い合わせたりして、整理できますかね。

豊田政典委員長

前回は出ているやつですけど、あくまでも近鉄の子会社にした場合しか出てないんですよ。今のところ。

山本都市計画課長

ご質問はそのとおりだと思います。実際ちょっと調べさせていただくと、この何とか管理者というのは、やはり鉄道事業法上どうしても置かなきゃなりませんが、兼務がだめだというわけではないそうです。それで、少し調べたところで、やはりその会社によって、この辺の数はやはり違っておられます。ですから、その近鉄さんがやられると、やはりこういうふうになる。例えば違う鉄道会社さん、地方鉄道であれば、運輸課長と総務課長が

ひっついてとかという形にはなる。ただ、その7kmでどれだけ要るかというのが、ちょっと我々にもその物差しがないもんですから、あれなんです、兼務は可能だという形のところは何ってはおります。

芳野正英委員

一応その今後の議論を考えると、さっきもお話ししたようなそういう和歌山電鐵とか上田電鐵とか、そういうところの実際のその管理者、管理職の現状なども、もしわかれば、調べていただければなというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

豊田政典委員長

他社の現状を調べてということですけど、可能でしょうか。

館都市整備部理事

実は各会社の、鉄道会社のそのいろんな職員の状況であるとか、線路の状況で、年報というのがございまして、それを我々も少しコピー等、手に入れております。そういうところでわかる範囲であるとか、もし必要であれば、お時間を頂戴いただかないといけないと思いますけれども、ヒアリング等をして、調べてみるということは可能じゃないかなと思います。

豊田政典委員長

それじゃ、調査をお願いしておきます。

ほか、どうでしょうか。

小林博次委員

28ページの石岡駅から小川駅間の利用状況でいくと、BRTバスが1070人。近鉄内部・八王子線でいくと、40人乗りのバスでも、このピーク時は45台要るわけやな。15分に1回やと、11台要ると思うんやけど、これ、こっちをバスに直すと、最大2台も要らない。1台も要らんぐらいやろうね。こんなところと近鉄内部・八王子線との比較なんて、全く意味合いの違うものにならへんかなと思う。そんな気がして、こうちょっと資料を見ておっ

たんやけど、その辺はどんな感想を持っているのかね。

館都市整備部理事

先ほどもちょっと申しましたように、やはりこの鹿島鉄道の跡地のところは、人口を見ていただきますと、4万人とか5万人の市を結ぶところの鉄道でありましたし、走っているところが、駅を離れると、もうすぐに郊外のような、四日市市でいうと郊外のような形のところです。見ていただきますと、12ページをごらんいただくと、すぐ横を、ちょっと12ページ、わかりにくいんですが、黄色い線、赤い線が今回のBRTのところですが、すぐ上に黄色い線があると思うんです。これが国道でございます。この国道が、国道355号が国道6号というような形でおおわれているようでございますが、それらが非常にこの地域では幹線道路になっておって、こういうふうな渋滞を起こすので、この並行して走っていた廃線敷をバスだけ走らすと、そういった発想があったようでございますが、ただ、先ほど見ていただいたバスの状況を見ていただきますとわかりますように、また、18ページのこの交差点付近の状況であるとか、少し前へ飛んでいただいて、13ページの状況、バスが走っている状況を見ていただきますと、非常に緑豊かなところをバスが走っているところでございますので、市街地の中ではないです。

したがって、交差する、ちょっとこれは確認できておらないんですが、見た範囲でも余り交差する道路もないというか、もともと踏切もないようなところでしたので、このままをそのまま市街地部である四日市市に当てはめるのは少し無理があるんじゃないかなと、やはり先ほど課題のところでも課長がご説明いたしましたように、交差道路が38カ所できる、このあたりの処理が、そう簡単にはいかないだろうなという思いがございますし、夜間の安全管理、これも警察だけではなかなかできないようなことじゃないのかなと。バスだけに特化した道路というのを市街地の中につくるというのは、さまざまな課題がやはりあるんじゃないだろうかなと、そういうふうな思いでございます。

豊田政典委員長

どうも近鉄はBRTを検討することについて、鹿島鉄道の案件を随分参考にしている節がありますよね。前から。その辺、交渉の中でも前から名前が出てきているんですよね。少し報告できますか。

館都市整備部理事

もともと近鉄さんのほうからBRTの話があったときも、その鹿島鉄道の例を出されましたし、最初に四日市市自治会連合会さん、それと一緒に、鈴鹿市の自治会長さんも含めて一緒に要望に行った際に出されたのが、やはり鹿島鉄道の事例、この事例を紹介されて、こういったバスBRTの前例があるんだというお話をいただいております、近鉄さんからは、どうも近鉄さんのほうはこれを非常に参考にされているということをお聞きしておりますし、聞いております。

豊田政典委員長

一つのモデルとして考えているみたいですが、今、指摘があったように、近鉄内部・八王子線とは随分条件が違っていると、なかなか比較するのは難しいんじゃないかという意見だったと思います。

1時間たちましたので、休憩しましょうかと思うんですが、じゃ、50分までは休憩して、続けていきたいと思っております。

14：39 休憩

14：53 再開

豊田政典委員長

それでは、時間がまいりましたので、再開をいたします。

休憩前に続いて、ご質疑、ご意見を出していただければと思います。

森 智広副委員長

中川委員が先ほど発言されたように、近鉄内部・八王子線をBRTに転換した場合の課題の一つで、その夜間における誤進入車両とかの件はあったんですけども、あと、もう一つその四日市市であがっている中で、鹿島鉄道にも当てはまるものは、交差道路における交通制御に関する課題というのがあると思うんですけども、この部分に関してはその

鹿島鉄道のBRTにおいては、どういうふうクリアされておるのでしょうか。

館都市整備部理事

18ページをごらんいただきたいと思います。

18ページに黄色い三角がございますが、この路線上に。これが遮断機をつけているところ。これは、遮断機というのは、下の写真のような誤進入を防ぐための遮断機がつけられているところが、この黄色い箇所です。それから、信号をつけたのが緑の星印、真ん中どころと出口のところの2カ所ということで、主な交差点はこのあたりであろうというふうに思われます。

その他にも、お聞きしたところでは、人が通るだけとか、3m、4mぐらいの交差道路がところどころにはあるんですが、そういったところでは余り交通量がないようなところがございますので、バスが一旦停止をして安全確認をして通って行くと、そういったことをされているというような状況でございます。

この黄色い遮断機のところは、基本的にはバスが近づくと、遮断機が上がるシステムになっているようでございます。もしくは運転手が信号を送ると、遮断機が上がるということになっておりまして、バスが近づいてきたら、誤進入を防ぐ遮断機が上がって、バスは、一旦停止をして、安全確認をして通って行くと。信号がございませんのでということになっております。信号のある緑のところは、これはバス優先の信号ではなかったと記憶してございます。通常の信号であったと思います。ここは交通量が多いところの2カ所は通常の信号があって、その信号整備に伴ってバスを運行する。交差する道路も運行すると、そういったものじゃなかったかなと、そういうふうに記憶をしてございます。

ある意味これぐらいのここの部分の石岡市の場合では、こういった制御で運行ができていう状況でございます。これを四日市市に当てはめた場合に、この交差点が7.1kmの中で38カ所あって、しかも交通量が非常に多い。笹川通り、あと、海軍道路であるとか、六地藏中川原線であるとかといったような交通量の多い交差点が8カ所ありまして、そういうところは今のところ近鉄さんの提案では、バス優先の信号制御、バスが近づいてきたら、交差道路のほうに赤を出して、バスが走って行けると、そういうことを想定されておりますが、それが本当に公安委員会のほうで認められるかどうかは、まだ未確認でございます。

それから、これはもう一つ近鉄さんが提案されているのが遮断機。前、近鉄さんの提案されたいわゆるモニタージュ写真、イメージ図、5ページでございます。5ページで、これは笹川通りを想定されておりますが、笹川通りを横断するときの遮断機が設置されておりますが、これは道路と道路の交差における遮断機でございますので、これは基本的に余り前例がないし、鹿島鉄道ではこういうものは当然ございませんし、全国的に見ても、こういったものが特にないということでございます。

済みません。私一つ間違えました。先ほど鹿島鉄道のほうのほうで、交差点に信号をつけていると、緑の星のところでございますが、済みません、これはバス優先というか、運転席のほうからリモコンで信号を出すと、バスが通れるようになるんですね。バスのほうが青色になるような信号、これは前例があるということで、それを今回、近鉄さんは提案されているということとなりますが、済みません、間違いでございます。鹿島鉄道のほうはそういうバス優先の信号機を導入されている要でございます。済みませんでした。それを今のところは、近鉄さんは提案されているというところですが、その最後に申しました踏切をつけるということについては、これは全くまだ架空のものでございます。

森 智広副委員長

ということは、BRTは前例がありますけど、その踏切というのは初めてで、しかもその遮断機は鹿島鉄道さんもありますけど、バスをとめる遮断機ということですよ。わかりました。

豊田政典委員長

ほか、いかがでしょうか。資料については、ありませんか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、いろんな動きの中で、期限といわれている時期も迫ってくると。我々としては、今まで資料を請求して、出されたり、出されなかつたりなんですけれども、例えば比較しようと思って、BRTについて前回請求してもらったんですけれども、運賃がどうな

るかもわからないし、それから、定時性や輸送能力についても、ある意味抽象的な答えしか返ってこない。それがすっきり出てくれば、それで比較もできたんでしょうけど、どうも打ち合わせの段階でも、近鉄側の言い分としては、本格的な議論に入っていないので、それは国土交通省に問い合わせるタイミングじゃないから、まだ出せないとかいうことだと聞いております。この委員会で、このままBRTにしろ、それから、分社化にしろ、資料請求は尽きないところなんですけれども、走っていったところで、どうも交渉と、市と近鉄の交渉が滞っているようにしか見えなくて、正副委員長でも話はしているんですけれども、そこが見えない以上、なかなか進みようがないんじゃないかという、ちょっと袋小路に迷い込みつつある、そんな状況かなと思っているんです。

この委員会も7月30日に第1回目をやりまして、8月から数えても、もう8、9、10、11と4カ月目を終わろうとしていますけど、聞く限り、主張が近鉄と四日市市は平行線のままというのが随分続いていますよね。これでは何か委員会だけ資料請求して、出てこなかったり、出たり。どこに行くのか方向性も見えないまま、また、しっかりとした数字も出てこないの、比較もしにくいという状況では、単なるお勉強会を続けていても仕方ないという気もするし、だから、この先のことを考えなければ、皆さんに相談しなければいけないんですけれども。

小林博次委員

ちょっとよろしい。

豊田政典委員長

もうちょっと待ってくださいね。もうすぐ終わります。

例えばその市と近鉄がある一つ、二つ、三つの選択肢まで絞ってきてくれば、具体的な数字も出てくるでしょうし、それについては我々も議論できるんですけれども、それがどうもそこまで至ってない。そんな状況だと思います。で、皆さんに今後の委員会のあり方について意見を伺う時間にしたいと思うんですが、というところで、小林委員。

小林博次委員

この案、これをざっと見させてもらっても、近鉄はこれを本気で提案してきた中身には

なってないと思うんやわ。例えばピーク時が1時間当たり1800人、バスにかえると45台。これ四つ15分おきやから、11台ぐらいやな。バスの長さは何mあるの。10mでも11台で110mあるし、車間距離を5mとっても、160mぐらいいあるわけやな。話を聞いておったら、200mに1カ所避難所を設けるといけど、設ける避難所の長さは160mにしないと、1回当たりの輸送ができやんということや。本気でそんな投資ができるなんて、計算してもないのと違うかなと思っているわけ。1台か2台の鹿島鉄道みたいに、田舎の中をのんびり走っておるバスなら、車も対向車も何も来んかもわからんので、ええけれども、だから、非現実的な提案が見られる。だから、逆にこれだけバスがようけ鉄道敷の中を走るのなら、鉄道のほうが早いし、安いよという議論の材料になら、有効に活用できるけど。だから、近鉄がそんなに真剣にやってないことを、議会が目くじら立ててやっておるようでは、むしろ存続のために、どんなことをやれば存続できるのかという話題を探して、それを煮詰めて提案していくというやり方のほうが、正確な議論にならへんのかなと。相手が提案するのを議論するのなら、別にこれ特別委員会でなくって、常任委員会か何かでおやりになったらいいわけやから、そういうことで発想を変えてもらって、だから、存続のために、例えばまちづくりが提案されておったわけやし、障害になっておったのは、最初からやめる腹があったのかどうかわからんけど、高架で接続されてないわけやね。千歳町小生線、あの赤堀のところなんかでも、今、市道拡幅はとまっておるわけや。何でやと、電車が廃線されると、わざわざ高架にしたらえらいことになってくるし、これ、ずーっととまったままになっておるわけやな。だから、高架にして、接続をして、近鉄車両が本線から入ってくれば、コストもむちゃくちゃ安くなるわけやから、そういうことをきちっと具体的に数字として煮詰めて、実現可能であれば提案していくようなことを、調査研究の成果としてまとめたらいいのと違うかなと思うんやけど。そうやないと、相手の流れに合わせて何かやったら、全然意味がないと思うよ。

要するに赤字やから、運営費30億円ぐらいいよこせということやろう。

豊田政典委員長

3億円ね。

小林博次委員

そんなとんでもないことはできやんわな、大体。二、三年少し何とか対応するまで金を出せやというのやったら、それはまた相談に乗れやんこともないやろうけど。この前テレビでやってあったやん。1カ月か2カ月あったら、営業黒字にできますと言うてあった。

豊田政典委員長

そういう人もいましたね。

小林博次委員

市長選挙が終わらんと乗れやんけど。

豊田政典委員長

近鉄から示されているデータが未検討という説明もありましたけど、そのあたりがどうなのかなという感想を踏まえて、存続のためのアイデアを提言としてまとめたらどうだと、大ざっぱに聞かせていただくと、そういう方向に行ったらどうかという提案だったと思いますが、これについては今までも資料で出してもらったり、また、このたび市民アイデアということもやらせてもらっていますから、少し先になりますけれども、アイデアをこう集約したやつか何かを議論して、提言に盛り込んでいくというのは当然しなけりゃいけないかなと思っていますが、僕は、小林委員はそう言われるけれども、その協議が進んでいかざるを得ないですよ。これから、近鉄と市が。今のところ進んでないと思っているんですけど、進んでいく中で、突然こう予算案が出てきて協議するのでは遅いので、ぜひ特別委員会という、そんな経緯もあったと思うんです。議会の中で。だから、ある程度の方角性というのを、執行部のほうから示された上で、それについて足りない部分の資料請求をしたりとか、あるいは問題点をここで議論する、そんなことが必要なんじゃないかなと思っているんですよ。その辺はどうですか、皆さん。

土井数馬委員

もちろん存続を前提とした特別委員会ですので、このBRTの資料も請求して、いろいろ出てきましたわね。未確定な部分もあるけれども、BRTは間に合わんやないかという結論がもう出たんやないかなと。

BRT、こんなもんでとても今の電車とは全く間に合わんのやないかと、こんなの全く利用できやんのやないか。そういうふうな結論が、これだけで十分やないだろうか。だから、あくまでも鉄道の存続に向けて、これから詰めていく。もうこれだけで十分やないですか。この数字だって、ざっと見たって、それだけ初期投資せいと言うてきておるんだし、できっこないと思うしね。その時点で、またバスについても反対が出てくる可能性もあるわけで、もうこれはもう論外やと。この委員会としては、鉄道で存続していく前向きな意見をどんどん出していただいて、まとめていく。そういうことやないですかね。

豊田政典委員長

今、土井委員のほうから、特に扱いとして、BRTについては既に出された資料で結論を出していいんじゃないかというところですよ。これ以上の研究の余地もないんじゃないかというまとめでどうだと。

土井数馬委員

きょうの33ページ、34ページに、市のほうで、こう課題を出していただいていますけど、うまくまとめていただいておりますし、わかりやすいし、全くもっているような課題があるわけ。これだけ見ただけでも。不確定な部分も多いわけで、再度申し上げますけれども、BRTについてはもうこれで十分じゃないかなと思いますけど。必要ないと、結論づけてください。

豊田政典委員長

今のご意見、どうですか。

諸岡 覚委員

芳野委員と意見が違いますが、譲ってもらうとか、そういうことじゃなく。

そもそも問題を整理すると、この鉄道の存続とか廃線とか、これの決定権を握っているのはまず近鉄だということは大前提にあるんですよ。今、近鉄がこちら側に要求してきているのは、赤字だから無理だと。赤字補填してくれと。それが無理ならバスにかえると。バスにかえるに当たっては、そちらで基盤整備してほしいという要求なわけじゃないです

か。簡単に言えば。そのときに、バスは無理だというふうに完全にこちらがシャットアウトしてしまうと、こちらの手駒がなくなってしまうという怖さもあると思うんですよ。そうすると、向こうが、ああ、そうですか、もう話の余地はないですね、じゃ、やめますわと言われたら、一番困るのは市民ですから、それだけは絶対に避けなきゃいけないと思うんですよ。そうすると、最悪のケースを想定したときに、やっぱり最後の徳俵を残しておかんとあかんのと違うかなと思うと、私はここで簡単にバスを切り捨ててしまうのはいかなものかと。そこで、我々の、こういう例えはだめだけれども、もうチキンレースになってきていると思うんですよ。近鉄とこちら側の。どっちが引くかという。先に引くのはみっともないけれども、向こうは引いても何も損はないんですけど、こちらは引いたら、引かんと損するケースがありますからね。傷つくのはこっちだけですから。そうすると、変にメンツにこだわるよりも、きちっと最後の市民に対して責任を議会としては考えていかなければいけないと。それでバスを否定するのは非常に格好のいいことだけれども、それで市民に対して本当に責任がとれるのかということ、私はそうじゃないと思います。

豊田政典委員長

といったご意見でした。

芳野正英委員

確かにその戦略論というか、最終的にはやっぱりその交通手段として360万人の人の輸送をずっとしていかなきゃいけないので、それを確保するための戦略をどうしたらいいかということで、確かにそのバスの部分、BRTというのが、僕もその構想を聞いたときに、それがもうほぼ実現可能であれば、それを交渉の余地ですとか、選択の範囲として持っておってもいいのかなと思ったんですけど、今回のこの資料を見る限りでは、多くの問題点があって、現実的にそのBRT化をしていくというのは、かなりこの近鉄内部・八王子線を存続させる以上の課題、困難が多いんじゃないかなというふうな思いを私は持っていますので。それを、しかも市民の皆さんにやっぱり明らかにしていくという必要もあるのかなと。今、BRT、この議論というのは結構市民の皆さんも関心を持っているところで、確かにそのBRTになってもいいんじゃないかという方も、市民の中にはいらっしゃいますが、この詳しいデータ等をお示しをすれば、現実的にそれが不可能な、不可能というか、

そりゃお金をたくさん出せば、やってやれないことはないんですが、それをするんなら、もっとほかにやりようがあるよねということ、議会としては表明をする必要があるのかなというふうに思うので、私はその土井委員と同じように、このBRTに関しては、特に今の現状の四日市市でこの近鉄内部・八王子線に当てはめるのはふさわしくないということ、委員会としては明記をするべきなのかなというふうに思いますし、それにかわるこの路線としての存続の方策を、これから委員会としては諮っていくべきなのかなというふうには思うんですけども。

諸岡 覚委員

それで、私はどっちかというと最悪のケースを想定しながら考えているんですけども、近鉄さんがずっと突っぱねて、とにかく赤字補填してくれやんのやったら、うちは撤退しますわというスタンスになってきたときに、どう腹をくくるかなんだけれども、最悪のケース、財政出動を四日市市側がしなきゃいけないとなったときに、この資料を見ていくと、鉄道だと年間3億円ずつの赤字補填、およそかかってきますよね。そうすると10年間で30億円、20年間で60億円。バスでも大体似たような財政出動になってくるわけですよ。最初に30億円ぐらいかかって、あとは毎年1億円ずつかかっていってという話だと。

豊田政典委員長

例えばね。

諸岡 覚委員

そうすると、そのときにどっちが市民の利便性にかなうのかということも考えていったときに、私は、選択肢としては二つとも選択肢として抱えていたほうが、そこから市が金を出していくという前提になったら、選択肢は多ければ多いほうがいいと思うんですよ。だから、一概にそう簡単に切り捨ててしまうのはどうなんだろう。私は別にバスがいいと言うつもりはないんだけど、手駒をわざわざ自分で捨てる必要はないのかなと。選択肢はやっぱり二つよりも三つ、三つより四つ持っていたほうがいいわけで、というふうに思いますけどね。

豊田政典委員長

土井委員、ちょっとお待ちください。

今、4人の方がお話しされたことはそれぞれよく理解できますし、ほかの皆さんの意見もいただきたいんですけども、まず、その不可能というふうに、ここで結論づけてしまうという意見が出ていますよね。ただ、市民の、利用者に立った場合に運賃が幾らになるかもわかってない。わかってないですね。それから、初期投資額25億円から30億円と出ていますが、それ以外の金というのは、資料請求したけれども、出てこなくて不明であったりする。ふえるかもしれない。そこがわかっていない。この時点で、わかってなくても、もうそれでもアウトだよというところですよ。今、示されている資料だけで、もう既に判断できるんだらうかという思いは、僕もないわけじゃない。その点は諸岡委員に近いところもあるんですよ。

一方で諸岡委員の言われるところで、例えばもしも市と近鉄がこれから協議をしていて、BRTに舵を切ったとしますよ。もしもですよ。可能性はあるわけで。その辺が見えないもので、我々も困っているんですけど、だから、その辺のちょっと考える部分があるという、ちょっと曖昧なことを言うていますが、土井委員、済みません。

土井数馬委員

何度も申し上げますけれども、この委員会はあくまでも鉄道で存続させようというので、今、進めておるわけで、BRTのこの比較で資料を出してくれというので、出してきたわけで、近鉄と交渉するのはこの委員会じゃないわけですよ。ここは調査研究して、近鉄のその鉄道で残す存続のあり方を提案して、提言して残していくわけで、交渉するのはあくまでも行政と近鉄ですので、我々がそのBRTどうのこうのというふうな委員会ではないわけで、あくまでも参考資料として出たわけで、これだけで別にBRTがあかんと書くわけではないし、BRTはこの四日市市では不可能やと書くわけでもないわけで、この近鉄内部・八王子線を鉄道で残すには、こうしたらどうでしょうかというふうな結論づけをしていくんじゃないのかなと僕は思っていますけどね。

だから、何遍も言いますが、交渉するのはこの委員会じゃないと、あくまでも資料、交渉に必要なものを提供していくということですね。BRTもええやないかなんて、渡すわけじゃないじゃないですか。この委員会で。そんなのをやったら、何をしておるのかわから

へんです。あくまでも近鉄内部・八王子線を鉄道で残そうという形で、どうして残していくんやというのをいろいろ知恵を出して、これでちょっと交渉してきてくれというふうなものやないですか。と、僕は思いますけど。

だから、その交渉の余地、何か可能性を残す、諸岡委員は言うておりましたけど、ここが交渉するわけじゃないと。だから、何遍も言いますけどね。余地を残すか、残さんかは向こうの話し合いの判断ですので、私どもが言うことではないし、この委員会が物申すべきじゃないと思いますけどね。あくまでも調査研究して、近鉄内部・八王子線を残すにはこういう提案やと持っていってもらうようないい提案を、ここでまとめてもらうのが真っ先だと思いますけどね。BRTと比較しておったって始まらんのかなと思いますけどね。それは向こうで考えてもらったら、よろしいわ。

豊田政典委員長

じゃ、BRTに絞って意見を聞かせてもらいましょうか。これ以上の請求とか調査を続けるかどうか。ここで打ち切ってもいいかどうか。ここに絞って、まず、意見を出していただきたいなど。

石川善己委員

BRTなんですけれども、最初、小林委員もちょっとおっしゃってみえたんですが、これだけ、今、本当に近鉄が、じゃ、近鉄内部・八王子線がだめになったときに、BRT化しようかという腹があるのかって思ったときに、今の時点でこれだけの資料しか出てきてなくて、これだけしか出せませんという状況というのは、僕は、真剣にだめになったときにBRT化するつもりはないとしか感じられないんですよ。要は赤字補填をさせるためのブラフの道具として、だめやったらBRTで、なぜかという、要は全て最悪なくなったときに、近鉄はBRTも提案しましたけど、市が蹴りましたよという言いわけを最後に残しておくために提案をしているだけで、実際にBRTでやってくれと言ったら、やる気があるかといったら、僕はないと。今の時点でこれだけしか出てこないというのは、そういう状況じゃないかなと個人的には感じています。

だから、今、この時点で、これ以上BRTに踏み込んでやるという必要性はないのかなという思いもあって、金銭的な話もさっき出ていましたけど、初期投資以外での投資も見

えない。なおかつこれで恐らくBRTで赤字が出たら、また赤字補填してくれと言って、近鉄内部・八王子線と同じ結果を招いてくると思うんです。金額的にほぼ同じコストになるんじゃないかと諸岡委員はおっしゃいましたけど、恐らく赤字になったら、この分を赤字補填してくれと絶対言ってきますよ。今のこの近鉄の体質やったら。であれば、もうこれ以上、僕はBRTに踏み込む必要はなくて、存続、鉄道として存続させるために、どうしたら残せるかという議論に集中して、この調査特別委員会で、こういう提言にまとまると出したほうが、交渉は当然、市のほうでやってもらう部分ですから。そこで完全決裂した時点で、じゃ、本当に廃線で何もなくなるのか、また、それ以外の部分というのは、そこを考えていかなあかんのかなと。この委員会としては、やっぱり土井委員、あるいは小林委員がおっしゃったように、鉄道として残すための手だてを探るといふ議論だけでいいと私は思います。

豊田政典委員長

ほかの委員の皆さん、どうですか。BRTについて。

小林博次委員

そうやって付託されたんと違うの。存続のために調査研究してくださいと、この委員会に付託されたわけやろう。

豊田政典委員長

そうです。

小林博次委員

近鉄の話し合いの類いは設置されていないんやから、話し合いするのは行政側で。だから、存続の中身をやったらええのと違うの。

豊田政典委員長

それはやります。

小林博次委員

だから、市民の皆さんからアンケートをとっておるけど、市民の皆さんから上がってくる程度の存続案はみんなで見せましますやんか。上がってくるのを待っておらんでも。

豊田政典委員長

それはもちろんやるんですが、BRTを、前回、比較材料として全くさわらないのでは比較できないので、ある程度研究しようとなったんですが、きょうの時点でどうするかというところをはっきりとしたいなと。

伊藤 元委員

BRTについてなんですけれども、まだまだ不確定な要素が大きくて、もっともっと知りたい部分はあるんですが、やはり出てくる情報が少ないということもありまして、私としては、もうこの辺でBRTについては切り上げてもいいんじゃないかなとは思っています。個人的に。

あわせて、その鉄道のほうについても、もっと情報が欲しいんですが、やはり当委員会からも請求はしておるけれども、実際出ていない部分があるということで、非常に困ったなという思いはあります。ですので、委員長が言われたように、ちょっと困ったような状況になっておるような状況を思えば、やっぱり最初の趣旨にあったように、鉄道存続に向けての、もっとどうすればいいのかという議論を深めていったほうがいいのではないかなというふうに思っています。

ですので、冒頭のほうで、小林委員からも言われましたけれども、この意見募集についてということがありますよね。この辺もちょっとぼちぼちさわって行って、議論してはどうかなというふうに思います。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

加藤清助委員

今のあれは、委員長のほうから、BRTに関する調査研究をこれ以上続けるかどうかということで意見を求められているというふうに理解しているんですけど、前回から同じ資料も含めて、今回、行政のほうから、市が考える五つの課題ということも示されました。私は、近鉄側が唯一その鹿島鉄道を最大のBRTの実績事例として、行政に代替案として提案してきているというふうに思うんですけども、これも取り巻く背景だとか、きょうの説明にもあったように、利用者だとか、状況、規模も違うし、これに近鉄が示しているモデル案の鹿島鉄道の事例をうのみにすることは到底できやんなという思いはしていて、じゃ、それではこれ以上この調査特別委員会でBRT路線の研究を、ここの四日市市の近鉄内部・八王子線と比較して調査研究していく意味があんまりないなと思って、結論的にはもうこの程度の調査資料で、我々がとどめておいてもいいのかなというふうに思います。

前提として、近鉄の姿勢の変化に私はちょっと疑義を持っていて、ことしの1月のときの市長に対する回答の中では、近鉄内部・八王子線を鉄道のまま分社化し、云々かんぬんで一定の運営補助がなければ、鉄道という形態での事業継続は困難であると考えておりますというのと並列で、その次に、例えば現在の線路敷をバス専用道化しという交通システムの提案を併記していたんですよね。でも、平成24年8月の当社の考えのところでは、もう既にこの形態で近鉄内部・八王子線を存続することは困難であるとの判断に至りましたというふうになってきて、同時にもうあのBRTを導入して、そこへの公的補助をお願いしたいというふうになってきているわけね。

だからこそ逆に言うと、このBRTに焦点を絞っているというふうに思うし、そうになると、鉄道としての存続という調査研究が、大名目がありますやんか。その点とこうギャップを個人的には感じているのね。事業者が最終決定するということはあるんですけど、そうになると、より、じゃ、鉄道という形態での事業存続というか、存続方法に焦点を絞っていかないと、流れがもうどんどん見えているほうに行ってしまうなという思いで、BRTにも当然公的補助をというふうに言われているし、その額はさっき土井委員がおっしゃったように、初期投資のわかっている範囲の25億円から30億円は出ているけど、その他想定される初期投資なり維持管理費用については全然不透明で、出てこないわけじゃないですか。あのBRTというふうの方針として示している会社側からも。そうになると、BRTについての調査研究というのは、ここまてかなというふうに、調査研究という意味で、思いがしますがね。

山口智也委員

ほかの委員も皆さんおっしゃっているんですけども、土井さん、先ほど33ページ、34ページに、BRTにしたときの課題ということ、市がもうしっかり明確にあげているということ、結構その幅員の問題であったりとか、また、代替輸送に関する1号線の渋滞であったりとか、非常に大きな重大な課題になっていると思うんですけども、これに対してのその近鉄の考え方というのがしっかり示されていないのではないかというふうに思っています、近鉄のその対応に不誠実さを感じるということもあります。これ以上、近鉄側から詳しい資料ももう出てこないのではないかというふうにも思いますし、そういった意味で、これ以上BRTの議論は進まないんじゃないかというふうに思っていますので、本来この委員会の役割である、毎年その3億円の赤字をどう減らしていくのかとか、利用者をどうふやしていくかというところの議論を進めて、これを行政に伝えていくべきではないかなというふうに思います。

以上です。

豊田政典委員長

同じような意見が続いていますが。

毛利彰男委員

ちょっと全体的なことにも関係するかわかりませんが、前から言っていることの継続になると思いますけれども、これ、交渉事なんですよ。今もやっているし、最終的な交渉の結果が来年出るわけですよ。やっているのは議会とやっているわけじゃないんですよ。行政と近鉄さんとなさっているわけですよ。だから、その交渉事にはいろいろ裏の面もあるし、いろんな部分があるので、その手の内を見せることは必要ないというふうに思うし、その交渉している行政のその鉄道存続という一番大切な部分の支援になるような、応援するような、そういう特別委員会であってほしいというふうに思っています。だから、あんまり手の内ばかり見せていると、交渉もやりにくくなるという、そういう部分もあるし、逆に非常に皆さんが厳しい言葉で民間の会社に、財布の中はどうか、誠意がないとか、そういう言葉が飛び交っていますけれども、逆にそれは逆な部分に

もつながるわけですね。交渉するとき。だから、そういう部分の心配を、おじさんとしては非常にその辺を心配しているところですよ。それが一つ。

それで、やっぱり基本的に鉄道を残すためにこの知恵を絞って、行政を支援していくという最初の目的に沿った形で、そして、最終的には諸岡委員も言っていましたけれども、公的支援のそういう部分をせざるを得ない状況にくる可能性は非情に高いわけですね。そのときに公平に、そして、市民の立場から、それを判断できるような、そういう見方をし、いつも中立公正で客観的にその交渉を見守ると、そして、バックアップできるという部分を貫いていかないと、やはり一方的な攻撃とか逆なですとか、そういうのになるのは避けるべきだというふうに思っています。

このBRTについても、より詳細を検討して、全体像を見ながら、その鉄道の存続のために比較してどうかという、土井委員の持論ですけれども、そういう細かい部分も一応このできる範囲でしたというふうに私は感じていますので、これ以上のことを、不誠実だとか、データが不正確だとか、それはもうちょっとやめたほうがいいんじゃないかなというふうに思っています。

だから、結論を一言で言うと、行政の交渉にやっぱりプラスになるような委員会であってほしい。行政の交渉というのは、鉄道を残すんだというその一本に尽きると思うんですよ。そんな委員会にしないと、やはりそんな私たちが思っているよりも、物すごい山のような、龍のような会社ですから、だから、そのときに行政が交渉する、その先鋒を折られるような、そういうことにならないような配慮も、やっぱりこの委員会としては必要なというふうに思いますけどね。

森 智広副委員長

私、個人的な意見ですけれども、今、BRTの議論が多少行き詰まっていて、資料提供もあまりこう滞るような状況で、その理由として、先ほど委員長がおっしゃったように、行政が十分協議の段階にはなっていないので、近鉄側も出しづらいというか、出す気がないというところで、ちょっとこの特別委員会が先行している部分があると思うんですよ。

BRTの議論については、今、ちょっともう資料自体がどんどん出てくるような状況ではないので、一旦終結してもいいのかなとは思っています。ただ、今後、近鉄が本格的にBRTを前面に出してきた場合に、鉄道の優位性を立証するために、適宜、それはBRTを出

してきた場合には、それを検証する場があってもいいんじゃないかなと思います。一旦はもう行き詰まりかなとは思っていますけど。

豊田政典委員長

あと、毛利委員に言ってもらったことは、交渉事なので云々のところは、途中から言っているように、皆さんにその辺の気を使わせているところをちょっと強いておりますけれども、全員頭を悩ませながら発言していただいております、委員長からも改めてそのあたりは申しわけないなと思いつつも、ご理解いただいて発言いただきたいと思います。

小林博次委員

よろしい。

これ、特別委員会を設置したときから、存続と決まっておるわけやから、やめて、バスにするかという話はもう論外なんやな。どっちか言えばな。もっと正確に言えば、近鉄が出してきた案に飛び乗って、議会が審議したら、行政側はどうやって交渉するの。BRTバスのもっと詳しい資料をくれませんか。反対しておるのに、くれやんかっていうような、そんなことはできませんやん。だから、こんなことは厳しく言いたくないけれども、やっぱり存続一本に絞ってやるべきやって。これ以上、そんな議論してもしょうがないもん。

芳野正英委員

いろいろBRTの書き方は分かれるところだと思いますけど、議論自体はある程度、技術的な部分と、概算ですけど、予算面も出てきたので、これでもうある程度ここから先、ここに踏み込んでいっても、ないんじゃないかなと思いますし、私ももう少しBRTでプラス面でもあろうものなら考えましたけど、ここで見ている部分では、やっぱり交通渋滞の部分なんかはかなりクリアせなあかん課題が大きいんだろうなというふうに思っているんで、これ、BRTの審議を続けますかという委員長の提案に関しては、恐らく一定の委員の皆さんが、ここでとめるべきだということには異論はないのかなと。あとは書き方を、先ほど毛利委員もおっしゃったように、それが行政の後押しになるために、私は行政の後押しになるためにも、BRTというのは技術的に難しいというのは書くべきかなとは思いますが、それは別にインパクトを考えれば、そこは書かなくてもいいかもしれませぬし、

それはまた別のときに皆さんで議論していただくべきかなと思いますけれども、議論自体はもうここで一旦打ち切って、この前もお話ししたように、別の路線運営の経営者をお呼びしてお話を聞くとか、路線としての鉄道運営の部分の、もう少し我々も勉強をしていかなあかんのかなと思うので、委員長が先ほど勉強会を続けていくことに対しての疑問という部分もおっしゃっておられましたけど、突き詰めて鉄道運営を僕らがとことん勉強できるわけじゃないですが、先ほども言ったように、じゃ、例えばどういう人事とか組織でやっていくのかということも、今の近鉄の考えと、実際にやっているそういう単線の鉄道の経営とはまた違う可能性もあるので、そういう部分はまだまだ我々としては探究していく部分があるのかなというふうに思うので、そちらのほうの議論をしていくべきかなというふうに思うんですけど。

豊田政典委員長

あと2人にお聞きしますが、大体皆さんの意見は一致、大体ね、一致してきているので、あと2人にお聞きしますが、書き方のところを言われて、さすが予定の最後なので、ちょっと間に合いそうもないんですけど、ちょっと委員会の途中になるかもしれませんが、素案をつくっています。BRTに関して打ち切るのだとすれば、こんなまとめの、こんな感じでどうですかというのを、委員会の間になると思いますけど、また、示させていただいて、相談させてほしいなと思いますけど、ちょっと先走りでしたが、諸岡委員と森委員、この件について、お考えを聞かせてほしいなと思うんですけど。皆さんの意見を聞いて。

森 康哲委員

前回ちょっと違う会議に出っていたので、休んでしまって申しわけないです。

そもそもBRT計画の、ここに出てきたというのは、鉄道を存続するための比較として出されたものですよ。あくまでも。このBRTを進めたいがために出てきたんじゃなくて、鉄道の存続をするために出てきたということであれば、じゃ、皆さんの意見に賛同して、ここまですで打ち切るのが妥当かなと考えます。書き方については、毛利委員の言われたようなやんわりとした。

豊田政典委員長

また、それはまた相談しますので。

皆さんの意見を聞いて、諸岡委員に改めて聞きたいんですけども、調査研究について、BRT、ここで一旦、一旦というか締めでいいんじゃないか。BRTについては。どうですか。

諸岡 覚委員

ですから、私が申し上げたのはさっきのとおりですので、ただ、どう考えても、こんな賛成多数なんですから、そのまま突っ切って行っていただいてもいいかと思うんですけど、別にそれに反対するつもりはありませんし。

豊田政典委員長

それじゃ、一通りそのBRTの調査研究については意見をいただきましたので、ここまでにしますので、まとめについて、これからちょっと相談せなあかんことがあるんですけど、書き方についてはいろいろ意見をいただいていますので、相談しながらまとめていきたいというところなんです。

それで、きょうの残りのところで、せっかく今後の進め方みたいのところに入ってきていますから、僕はあしたにでも相談しようと思っていたところの意見を少し伺っていきたいと思いますけど、お手元の事項書にも日程案というのが出ていますよね。今のところあしたまでしか押さえていないんですが、引き続き1月、2月でどうだという案を、後で相談しようと思っていたんですけども、その際に皆さんで決めてもらったスケジュールの中で、ことし中に委員会意思をまとめて議長に提出しようというのがありました。それをどうしようかなというところから、相談なんです。一つは、今のところいろいろと資料請求してもらって、出た限りでやっていた。BRTもやってきた。だけれど、その委員会意思というのが書けるのかなというところなんです。あしたで。1回目から考えていけば、鉄道存続に向けて議論してきましたとか、やってきたことは書けるんですけど、意思というところの共通したところまでちょっと書きづらいのかなという思いがあるんですけど、そのあたりはどうでしょうね。もうちょっと先延ばしできないかなということです。僕は、委員会意思という表現。

小林博次委員

そんなことを考えると、最初に決めたとおり早くしていかと、混乱するだけやと。

豊田政典委員長

基本はそうなんですけど。

小林博次委員

基本はそうなんですけどって、それなら決めなかったらええやないか。

豊田政典委員長

意思というものは、どういうところで合意できているのかなというところですね。

小林博次委員

だから、私は、これ、近鉄内部・八王子線存続でこの委員会に所属したけど、もう周りにいきばっかりするんやったら、この委員会の所属をやめます。

豊田政典委員長

つまり。

小林博次委員

だから、あんた方にはちゃんとそうやって付託されたはずやろう。どうやって付託されたんよ。

豊田政典委員長

鉄道として残すということを、意思として明記すべきだということですか。

小林博次委員

そんな、残すと書くだけなら、あんた、10秒やないか。残すためにどうしたらええのかということを調査研究で、資料も出てきたわけやないか。出てきたら、それを具体的にや

れるのか、やれやんのか、どうしたらええのやということを調査研究するのがこの委員会
やったはずやないか。

豊田政典委員長

そうですよ。

小林博次委員

その後、隘路に入って行ってしまったわけやない。

豊田政典委員長

だから、鉄道として残すための議論をしているんです。今も。これからもしていくんで
すけど。

小林博次委員

してないやないか。

豊田政典委員長

いや、しているんです。

小林博次委員

B R T、バスにかえるという議論をしておったわけやない。

豊田政典委員長

バスにかえるなんて、していませんよ。そんなもん。バスの場合はどうだろうという
議論をしておっただけですよ。だから、今の時点で、小林委員にもお聞きしますが、ここ
での意思、ずっとやってきて、合意できたものとして新たに出すことがあるかどうかとい
うことです。今の時点で。議長に対して。

諸岡 覚委員

そもそも年末にという時間を区切るべきだと、最初に、あれは7月でしたか、言うたのは私やったと思うんですけれども、とにかく残すために何をするかという議論をしなきゃいけないわけですよ。いけなかったわけですよ。そうすると、当然それは来年度の予算にも反映させなきゃいけないので、そのことを逆算すると、やっぱり年内にある程度の方角性をこの委員会で決めるべきだというふうに、私が6月か7月かのときに言ったんですよ。

今、現状、この委員会で何か具体的な残すための方策が出たかということ、出ていないですよ。意思確認として、鉄道として残すという意思確認ができておるだけ。それは逆に委員長がずっとおっしゃっている、ほかの方もおっしゃるように、最初からできておったことで、何が進んだかということ、特別アイデアも出ていないし、方法も示されていないし、提案もできる状態ではないので、本来この年末に、きょうかあすの会議でその提案ができるべきだったんだけど、できていない現状を踏まえるならば、私は委員長がおっしゃるように、もう少し長引いてでも具体的な提案を出すべきだと思いますね。

豊田政典委員長

今、かわりに言ってもらったような感じですけども、私の考えている迷いというか、皆さんへの相談は、諸岡委員が言われたような内容なんです。最初から鉄道として残すというのは皆さんの合意事項なので、それはそうなんですけど、それをあえて報告するほどのものなのかというところです。もう少しおくらせてもいいんじゃないかという相談です。どうですか。

いろいろと市民アイデアも募集していますし、また、参考人も来てもらうとすれば、それから、これから皆さんのアイデアも出してもらって、合意できるやつを提言としてまとめていきますよね。その時点でないと、意思というのは変ですけど、提言になかなかまとめるににくいなと、今までの研究だけでは。

芳野正英委員

私もさっきの諸岡委員の意見を聞いて、7月のときのことを思い出したんですけど、確かにその存続のための方策、それにあわせて議会でやるので、予算立てできるようなこともあるんじゃないかということで議論を始めたので、そういう部分でいうと、確かに少し

BRTに集中し過ぎたなというところもありますし、これがもし本当にいい政策ならば、それは補正でも何でも後からでもできる話なので、現状でいうと、本来ならあしたの部分で区切るべきだったんだろうと思うんですけど、実際のアイデアの部分はこれからも出てくる可能性もありますし、私も幾つか思っておるアイデアなんかが、まだここでもまれてもないような部分があるもんですから、しばらくこういう存続支援に向ける方策、具体的な、もう小さいことでもいいので、頭出しをしていくということが必要かなというふうに思うんですけども、それなしでまとめ上げるのは、ちょっと逆に言うと、まだ言い足りない部分もあるのかなと思うので、存続に関するアイデアを、今、市民に募集していますが、各議員の皆さんからも一つ一つ提案をしてもらうという作業がまだできていないかなと思うので、それをあす、その先とやっていくべきかなと思うんですけど。

諸岡 覚委員

もう一ついいですか。

とりあえず、一旦のところはきょうあすの話で、きょうだけでもいいのかなと思うんですが、中間報告という形で、鉄道とBRTの比較検討も行って、研究をした結果、やはり特段BRTのほうがすぐれているという検証もできず、であるならば、鉄道存続のほうがよいと、鉄道存続であるべきだという中間報告をした上で、なお、存続をさせるためのアイデア、提言につきましては、今後もうしばらく調査研究を重ねていくぐらいの中間報告で、一旦、委員会としての決意というか、方向性だけ中間報告で出しておいて、具体的な提言につきましては、この3日間ですか、来年の、ここでもう少し絞ったらいかがでしょうか。

豊田政典委員長

お二人から意見をいただきましたが、どうですか。

毛利彰男委員

基本的にそれでええと思うのやけれども、交渉事でそれが有利になるというふうに僕も思いますので、やっぱりこの特別委員会の委員の全会一致で、より鉄道を残すべきだという機運が高まっていると。それで、先ほど諸岡委員が後で言ったようなことを、それはさ

らに引き続いて頑張っていきたいというような中間報告で、どうしても出したいというんやったら、それでええのと違うかな。

豊田政典委員長

出したいというか、決められたんで。

毛利彰男委員

それなら、それでええぞ。応援になるんやったら。誰も異論はあらへんで、最初からそれが目的だし、その機運がどんどん高まっておるのやから、そういう状況をはっきり言って、そういう中間報告的なものを出したらどう。BRTのことはあんまり言わんほうがええのと違うかなと、個人的には思う。

豊田政典委員長

もう一度聞きますが、最初に、最初というか、3回目ぐらいのときに、年内に委員会の意思を示そうということを決めてもらって、だけれども、意思といっても最初と変わってなくて、それを確かめてきただけなのかなという思いがあったので、それを先延ばししようと思ったんですけど、今、ご意見を聞いて、いろいろ研究してきて、いろんな動きがあって、市民の皆さんの声を聞きながら、まさに鉄道として残そうという機運が高まっているんじゃないかということ、中間として議長に報告するだけでも意味があるんじゃないかと思い始めました。中間報告でね。変わっていないけれども、確認はできると。ここまで。そんな中間報告、短いものになるかもしれませんが、出しますか。出す方向でどうですか、じゃ。

小林博次委員

要らんとと思うけど、皆さんがそうおっしゃるんやったら妥協するけど、口頭報告でどうですか。

豊田政典委員長

えっ。

小林博次委員

口頭で報告するのはどうですか。まだ、あんた、研究らしい研究もしていないし、みっともない。

中川雅晶委員

私もあえて中間報告というまで報告するようなことは何もないと思います。そもそも存続を目的に発足しておるのに、存続しますって報告自体、理解に苦しみますので、口頭ぐらいの報告でいいんじゃないでしょうか。こういうような状況で、今、議論を進めていますということで、議長に報告をして、議長から、例えば広報してもらおうとかという形ぐらいでとどめておいて、やっぱり本格的に、早いこと本格的なやっぱり調査研究を進めなかったら、もうどんどん迫ってきますので、そっちへシフトしたほうがいいと思います。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

迷いながら進めていますので、申しわけないですけど。

口頭で報告しておきなさいということです。お二人は。毛利委員も別にそれについての異論はなさそうですね。

諸岡 覚委員

ちょっと補足で、私も今、言うたのは、別に出すべきだと言ったつもりはなくて、委員長が出したがおるようだから、出すならその程度にしたらと言っただけで、出すべきと言うたつもりはないので。

豊田政典委員長

僕は、最初に出すことになっておったけど、先延ばしさせてくれませんかと相談したつもりなんです。議長には適宜報告することにしていきますし、改めてこの皆さんにまとめられた年内に意思をとというのでも渡してありますから、今のところこんなことで、引き続き鉄

道に絞っていきますよという報告をさせていただくと、そんなふうにまとめさせていただきますが、よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それでは、きょうのところはもうそろそろ時間なんですが、あと、日程を相談させていただいて、さて、あしたまでの資料準備というのはなかなかできないもので、意見はありますか。あれば時間内に聞いておきますが。

芳野正英委員

資料請求ってなかなか難しいと思いますので、例えば一つ、そうすると提案させていただくんですけど、名古屋鉄道の西尾線なんかは老人会とかPTAとか子供会が、団体でその路線に、赤字路線に乗るときに、その乗車運賃の一部を補助しているんですよね。ところが運営費補助とはちょっと異なって、団体で乗るという制約でやったりしているんですけど、そういった、これも一つの路線存続支援策だと思うんですが、その点をちょっと検討するというのはどうですかね。

豊田政典委員長

検討する。

芳野正英委員

こんなのをしていますよというのを皆さんに出すという。これ、四日市市でもできないかというのを。

豊田政典委員長

例えば芳野委員から、持っている情報をちょっと少し紹介いただいて、それを議論するという時間に使ってはどうか、そんなふうに解釈しますが、ほかの方もいろいろあるかもしれませんので、現時点で皆さんが持っているアイデアでもいいし、情報でもいいから、

出し合って議論してみると、そんな時間にしますか。

小林博次委員

前から僕は提案しておるけど、まちづくりと、それから、近鉄本線の乗り入れ、これを存続のために研究してもらいたい。

豊田政典委員長

そうしたら、それは今まで出てきた資料を改めて俎上に乗せて。

小林博次委員

いやいや、資料は大体出てきたんですよ。

豊田政典委員長

出ているので、それを。

小林博次委員

この資料で一遍議論してもらおうと。

豊田政典委員長

それを使いながら議論しようかということですよ。

小林博次委員

そうそう。そのほかに単発的に、例えば日曜日、定期乗車がもう日曜日はありませんから、土日は学生がほとんどいないので、そうすると、例えば月に一遍の日曜日に、どのくらいお客さんをふやすかというイベントを組んだり、何かそういう種類のもの。1月1000人ふえても年間1万2000人ふえるわけやな。だから、何かそういう具体的な中身を少し議論してもらったらどうなのかなと。それも広い意味ではまちづくりなんやけど。それから、芳野委員が提案されたみたいなそんな感じの。

毛利彰男委員

それをちょっと今からでも聞いてもらって、その資料をちょっと集めて、仕切り直したらどうです。あしたはやめておいて。

豊田政典委員長

あした、やめにくい。

毛利彰男委員

やめにくいなら、何もこだわっておらへん。やってもええのやけど、今からでもええから、ちょっとその提案があって、そういう周辺のをまとめて、次回にそれを集められる資料があったら集めて、先行事例とか先進事例、補助の問題でもそういう資料を出して、それでまた仕切り直して集まって、やったらどうです。一つ一つについて。テーマ出すだけで時間を積むのはもったいないで、そんなの。

豊田政典委員長

あすにでも出せる情報を持っている方もみえるし、アイデアも、今、小林委員も言われたやつもありますから、それをある限り出してもらって、現時点で。そこから資料請求が出てくるかもしれないし、そんな時間に使いたいなと思うんですけども、いいですか。

芳野正英委員

資料でいうと、その名古屋鉄道の西尾蒲郡線はその活性化実施計画アクションプランと
いうのを出してあって、これなんかはすぐ皆さんには出せるとは思うので、小林委員がお
っしゃるようなまちづくりの視点も入れた計画もあるわけです。この中には。長期的視点
としての計画。短期的な部分でいうと、先ほど僕が申し上げたような細かい政策。それか
ら、鉄道事業者にしてもらいたい政策、市がやっておる政策、住民団体がやっておる政策
みたいなものがまとまっておるんですよね。これは皆さんに配付して、運賃補助の資料も、
一部ですけど、私はすぐ出せるので、またそれを提出させてもらうので、あした配って、
小林委員のあれも以前の2回目の資料か何かで、たしか事業費みたいなのが出ていたと思
うので、少なくともそれぐらいから、あと、前に石川委員もおっしゃっていた、各駅にポ

ランティアを配置して、キセル乗車を取り締まるという案なんかもあったと思うんですけど、そういうのを言っただけでも三つありますから、そんなのを一度あした議論したらいいかかなと思うんですけど。具体的になるかなと思うんですけど。

豊田政典委員長

そういういろんなアイデアを出し合う時間に使わせていただきましょうか。もし皆さん、資料なりある方は、自分で人数分コピーしてもらうか、もしくは事務局に早目に言ってもらえば、間に合うかもしれない。なければ、ないで、あるだけで結構ですけども。

そうしたら、あすはそういうことで、特にこうだと縛りませんけれども、いろいろアイデアなり情報を出してもらって、それについて議論をし、改めてのスタートにするという時間にさせてください。

そこで、日程の相談ですが、事項書に書いてありますよね。日程案。あすは年内最後になります。今、言ったとおりにします。引き続きその鉄道存続の議論をしていきますので、12月はもう日程がとれませんので、いろいろと無理を言って、すき間を縫って行って三つ出してみました。皆さん、予定がある方は見てほしいんですが、来年1月25日、31日、2月7日、もうこれしかないんです。書いたとおりの時間ですので、どうですか。

小林博次委員

よろしい。

12月はないというけど、まだ土日もあるわけやし。

豊田政典委員長

土日、いきますか。

小林博次委員

夜間も早出もあるわけやから、やっぱりもうちょっと時間をつくってやらんと、もう無理やと思うんやわ。

豊田政典委員長

時間的にね。

小林博次委員

年がかわってしまうと、予算化せんならんこともできやんくなるから、やる気があるんやったら、別に議会は関係なしに無視してやるのは好きやから、やれるんやけど、でも、そう簡単にはいかんもんな。やっぱり少し詰めて議論してやらんと、だから、無理でも日程をつくらなあかんと思う。12月。のんびりと1月にいくと。

豊田政典委員長

そうしたら、これはまず押さえてください。調整してください。3日間。

小林博次委員

それはそうやな。

豊田政典委員長

あす、また、土日という案も出ましたし、夜間かもしれませんし、その辺の相談もさせてください。そうしたら、あした。今後の日程について。じゃ、来年1月25日、31日、2月7日はできる限り調整いただいて、あけていただくと。設定させていただきます。

もう一個、参考人の方に日程を示したいんです。この3案で、向こうの都合もあると思いますから、示させていただきます、いずれかで向こうと調整といった日に、参考人の先生に来てもらうと、そんなことにさせていただきます。よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、ちょうど時間が来ました。きょうのところは、私からはここまでですが、よろしいでしょうか。

(なし)

豊田政典委員長

それじゃ、第1部というか、委員会のほうはここで終わりますので、どうもご苦労さまでございました。

16:02 閉議