

総合交通政策調査特別委員会

（平成24年11月21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。

昨日は四日市市自治会連合会さんとの意見交換会、ご苦労さまでございました。

いろいろと四日市市自治会連合会の皆様のご意見、思いや、また、いろいろと示唆に富むご意見をいただいたと喜んでおります。

伊藤元委員から少しおくれるという連絡がありました。ほか、見えてない方も駆けつけてくれると思います。

傍聴の方は、新聞社、市民の方、8名入られております。

本日は、昨日に引き続きになりまして、近鉄内部・八王子線の存続についてという議題ですけれども、存続のための方策ということで議論を改めて開始したいなというところで

その後、開催日程、昨日3日間決めていただきましたが、それ以外についての協議ということをしていただく予定でありますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、1番目、近鉄内部・八王子線の存続についての方策というか、存続のための議論ですけれども、こちらで用意しましたのは、お手元に第8回資料という表紙であります、これまでに請求されて提出された資料をつけさせていただきました。まず、ここから改めて入りつつ、ほかにも委員から提案があるとも聞いておりますので、提案いただいた上で、みんなで議論をしていきたいなというところであります。

それでは、配付資料についてポイントのみを説明いただいて、そこから議論していきたいと思いますので、もう2回目の説明ですから、ポイントをわかりやすく説明いただけませんか。理事者のほうで。都市整備部に入ってくださいとあります。

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、私のほうから第8回資料という形で整理させていただいたものをご説明させていただきますと思います。

まず、1ページをごらんいただきたいと思います。

第2回で提出させていただいた資料ですが、現在の近鉄内部・八王子線の特殊狭軌線、ナローゲージを近鉄名古屋本線と同じような格好ですという前提のもとでの試算でございます。これを近鉄四日市駅にそのまま乗り入れできるように高架してというところでございます。

全体の事業費としては300億円と、なおかつ用地買収はそのうち1割程度かかるのではないかと試算でございます。近鉄四日市駅と赤堀駅間を高架化し、特殊狭軌線から標準広軌に直す。これで約100億円。そして、赤堀駅から西日野駅及び内部駅までの区間を特殊狭軌から標準軌に直すとすると、約200億円というところになると試算させていただいております。ただ、この設定条件にはありますが、赤堀駅からの南の区間につきまして、基本的に標準狭軌で平面交差をするということはなかなか認められないということが想定されますので、全区間を高架にした場合ということで、概算事業費としては500億円以上かかるのではないかと試算いたしております。これはいずれも近鉄さんからいただいた資料でございます。

そして、2ページをごらんください。

これは、先ほどの逆バージョンであります。近鉄内部・八王子線を高架化するのではなくて、全部平面のままとして、道路のほうを高架したら幾らぐらいになるかというような試算でございます。

内部線の区間につきましては、松本街道になります千歳町小生線、そして、日永駅の北側を通ります日永東日野線、そして、笹川通りの子西八王子線、そして、海軍道路になります塩浜波木線。そして、旧国道1号線になります三畑四日市線のところなどを高架するとということ、そして、八王子線区間につきましては、日永八郷線の部分でございます。この辺のところをやるということでございますが、2ページにも掲示しておりますように、特殊狭軌線を標準広軌で直す形で300億円、そして、この1番、2番に挙げさせていただきました幹線道路につきまして、これを高架化するとというような、跨線橋の形にするとという概算のほうで219億円という数字を試算させていただいております。

それから、少しこれはばくっとしたところがございます。標準的なところのケースをモデルに幅員等で計算させていただいておりますので、少し精度のほうが落ちるような格好になるかと思っております。

この近鉄内部・八王子線を越えるような道路をつくるといふところを考えると、特殊狭軌を標準広軌にするのに300億円、道路を跨線橋にするので219億円、合計519億円というような試算をさせていただきました。

ただ、これは代表的な六つの路線を高架化した場合という形になりますので、33カ所の踏切部分についてどういうふうにするかといふところまでは、ちょっと試算をさせていただいておりません。

そして、この近鉄内部・八王子線の沿線の土地利用がどういふふうになっているかといふところを示させていただいたものが3ページ目でございます。

現在、空き地等で利用されておらない土地というのが赤色で、未利用地として61.7ha、この近鉄内部・八王子線から500mの範囲内を選んだ中で61.7ha、8.4%ある。そして、その中で生産緑地として現在も耕作が続けられている農地が23.5ha。そして、このエリア内において開発がなされた区域、これが95.1haございまして、13%になるというところでございます。この近鉄内部・八王子線沿線として設定させていただいたエリアが733haございますので、このようなエリアのところになっております。

ただ、この地図に表示いたしておりません、生産緑地でもなく、開発行為が行われた場合でもない、従前から建ち並んでいたおうちのほうについては白地にさせていただいております。ですので、この赤いエリアがすぐに利用が可能なエリアという形になっております。それが733haのうちの61ha、8%程度がまだ利用されていないというか、空き地状態になっておられるというところでございます。

以上がこれまでにさせていただいた資料を再度挙げさせていただいたものです。

豊田政典委員長

説明ありがとうございました。

それでは、二つに大きく分かれていますので、一つ目の近鉄内部・八王子線本線を近鉄本線に乗り入れする場合ということで議論をしていきたいなと思います。いかがでしょうか。

いずれも、今、随分現状がこう離れているので、乗り入れれば随分とこれ便利になるので、利便性を上げればという趣旨だと思いますが、いずれの資料も小林委員のほうからの提案なんです、小林委員あたりが口火を切ってもらいたいんですけども、いかがで

しょう。

小林博次委員

特殊狭軌線を標準に変える場合、例えば今の法律を少し変更してもらって、だから、特区制度を、特区網をかぶせてやれば、こういうことにしなくてもええわけやな。

豊田政典委員長

わかりますか。

小林博次委員

幅を広げる、広げやんということも含めて、本線に乗り入れやんと、後のコストがかかるもんな。乗り入れた場合、廃線という話にはならんので。だから、ただ、普通にいくと、これ、高過ぎて、近鉄に金を払っておったほうが安いわけやもんな。長い目で見ていくとどんなことになるのか、ちょっとよくわからんけど、全線高架というのは非現実的やから、そこら辺は特区なりで変更は可能ではないかと思うんやけど、そのあたりはどうなのかな。

館都市整備部理事

委員がおっしゃるのは、この赤堀よりも南側について、高架に取りつけるところは当然高架にしなきゃならんわけですが、おりた後のところですよ。ここ、これは近鉄側の話なんですけれども、現状の国からの指導であったり、法律でいくと、新たに線路を引く場合は高架でつくっていかないといけないということらしいです。これを、今回のようなものは大規模な改良に当たるので、それになってしまいうだろうというようなことなんです。委員がおっしゃるのは、それが法律に定められておっても、いわゆる地域再生特区みたいなような形をお願いして、平面でつくれないだろうかなと、そういうご提案というふうに受けとめます。

そこはちょっと私ども、そこまでの確認はしておりませんので、今後の課題にはなるかと思えますけれども、実際問題としては、新たにこれまでほかの地区、他の都市を見ても、新交通システムであるとか、新たな線路を引く場合に、どうしても高架のものがやっぱり多くはなっているような状況ではあるなというのは思いますが、そのあたりはちょっと今

すぐ私どもも何とも申せませんので、一つ問題提起というか、課題提起のように受けとめさせていただけたいと、そういうふうに思います。

豊田政典委員長

という説明ですが、委員の皆さん、どうでしょうか。1ページ、2ページに関連してですけれども。

ないようですが、乗り入れになったら、劇的に状況が、条件が変わるのではないかとということで、提案、提議をいただいたんですけれども、今の試算では随分と金がかかるだろうというところですよ。

意見が出ませんので、どうでしょう。これは頭に入れておいていただいて、この程度ということよろしいですかね。

日置記平委員

数字についてはお示しをいただきましたが、事業化する上における投資効果ということから判断をしなければいけない部分も出てきますよね。そうすると、この数字を投資して、投資回収が果たして成り立つのかどうかということになると、今の沿線の人口密度を考えた上で、これだけの金額、高額な資金を投資して、投資を回収、事業主体がどこに行くのかよくわかりませんが、どこであろうか、これで投資して、投資回収ができるかどうかということになると、極めて困難な数字かなということでは言えるのではないかなというふうに思いますね。

でも、こうやって出していただいたので、それなりにはよくわかりますし、このA3の地図の沿線の地図を見ながら、この周辺、これ、よくわかるので、この周辺の乗っていただくという乗車の見込み数等が、今後の方向性を占う経営の基本的なものになるかと思えますけど、大変厳しい数字であるなど。こう数字だけを見ますとね。そんなふうに思えます。極めて困難な数字ではなからうかと思うんですが。

豊田政典委員長

これ単独で考えると、その投資効果云々の話になっちゃうと厳しいんですけれども、例えば次の未利用地の活用とかという部分、複合的に考えれば、また違ってくるのかなと思

いつつ、数字はかなりでかいなと。いずれにしる皆さんの発想の材料として、いろんなアイデアを検証していけば、そこから見えてくるものがあると思いますので、これについてはとりあえずこういうことだという認識をしておいていただいて、あわせて、3ページのところについては、未利用地の資料を出してもらいました。ここを、沿線をより活用していけばどうだろう、その可能性はどうだろう、現状はどうだろうという資料なんですけれども、これについてのご意見や疑問、質問でも結構です。発言をください。

小林博次委員

これ、この3ページの利用できる範囲は500mでと書いてもらったんやけど、500mというと、歩いて何分を想定したのかな。

山本都市計画課長

500m圏内という形で、徒歩5分圏ぐらいをイメージして500mを設定させていただきました。これ以上遠くなると自転車かなというところもありましたんですが、まずは徒歩を想定させていただいて、5分で500mという形でさせていただきました。

小林博次委員

我々の会派でも即断したわけやけど、500mではなくて、歩いて10分ぐらいの圏内に居住ができれば、線としては活用しやすい。それと、個人住宅が多いんやけど、場所によっては、日永駅前なんかはあの高層住宅があるわけね。だから、高層化をしながら居住人口をふやしていく。これ、どっちにしても四日市市は34鉄道駅があるわけで、全部開発はされていないから、未利用がかなりあるわけやけど、これをうまく開発して、駅当たり2000人ぐらいが居住していただくと、車社会ではなくて、全て鉄道を利用して行けるような感じのまちづくりにつながっていく可能性がある。2000人では実際には足らんのかな。バスもまだあるわけやから。だから、その場合はやっぱり政策誘導か何かをしないと、なかなか難しい。

だから、この歩いて通える範疇を少なくとも700mから800m、あわせて人が住むというだけではなかなか進みませんから、高齢者施設だとか、それから、文化会館ももう満杯で困っているわけやから、300人ぐらいのホールをつくったり、それから、宗教団体が住宅

街の真ん中であって、もう大迷惑しておるところもあるわけやな。そういうところなんかも話し合いをしながら対応できれば、かなり人が住んだり、通ったり、利用したりということで、少し展望が開けてくるのと違うかなと。若干時間はかかるけど。その間は、だから、近鉄に逃げられやんように、じっくりと話をして、近鉄がどうするかで決まってしまうわけやから、きちっと対応したほうがいいと思うんやけど、歩いて通える範疇をもうちょっとこう広げるわけにはいかんのかね。

例えばこれを500mの線でわかったから、今度は700m、だから、10分ぐらいの線、それから、最大15分ぐらいの線を描いてもらって、あと、利用促進のためには駅が少ないと思うので、LRTみたいにコンパクトな都市をつくろうと思うと、やっぱりもうちょっと駅をつくって。

何か勝手にしゃべったけど。

豊田政典委員長

いえいえ。

これについてでも結構ですし、昨日も自治会長さんから、その中心市街地の活性化ということも考えていけば、あわせて考えていく必要がという意見もありました。小林委員も言われたように、同時に中長期的な話ですよ。鉄道を長く続けていくには、そういうことも必要だろうという視点だと思いますので、そういったあたり、きょうの時点で考え、また、手がかりになる意見でも結構です。少し守備範囲を広げまして、意見を求めたいと思いますが、どうでしょうか。

じゃ、今の時点でなければ、また、まちづくり全般については常に頭に置いておいて考えていく必要があると思うので、資料についてはとりあえずここまでとさせていただきます。

小林博次委員

できれば、あと、歩いて10分ぐらいの線と、15分ぐらい、最大、このぐらいのエリア表示があれば。全部一遍にせんと、歩いて10分ならこれぐらいと、15分ならこれぐらいという線を複数入れてもらおうと。

豊田政典委員長

10分と15分。

小林博次委員

そうそうそう。資料としてはありがたいなと。

豊田政典委員長

それはまた、次の委員会までにとということで、10分、15分、つくっていただけますか。

館都市整備部理事

この図面にその10分とか15分を入れるのはある程度すぐできるんですが、この土地の状況のこの赤とか緑とか青とかを入れるのに、ちょっと少し時間を頂戴しなきゃならないですね。その次のいつの委員会かによりますけれども、ある程度お時間をいただければ、これも、ですから、その対応できる範囲でやらせていただきます。

豊田政典委員長

じゃ、お願いしておきます。

土井数馬委員

たしか前の資料で、この範囲内で何人が住んでみえるとか、何かそんな数字って、前に出ていませんでしたか。ありましたね。あわせてそれも。

先ほど小林委員もおっしゃって見えまして。都会では10分、15分歩いて駅に行くというのは、もう当たり前なわけですね。こういうところですので、すぐ車に乗ったりしますけれども、これからそういう公共交通に頼っていくようなまちを目指していくというのであれば、そういうふうな誘導の仕方もあるかと思しますので、その近隣に住んでいる人の人口なんかはわかって、今、言った、公共施設をどこかへ持っていける場所があれば持っていくというような形で、そう生かしていけるようなまちづくりに結びつけていけるんじゃないかと思えます。その辺もちょっとあわせて資料としてお願いしたいと思えます。

豊田政典委員長

じゃ、対応をよろしく願いしておきたいと思います。

それじゃ、あと、委員の皆さんから提案があると思っておりますが、森康哲委員と芳野委員からは聞いていますので、どちらからでもいいんですが、先、いきますか。じゃ、森康哲委員、お願いします。

森 康哲委員

それでは、ちょっと今までLRTの、きのうもちょっと発言をさせていただいたんですけども、LRTのことで、本会議で一般質問を何度かさせていただいていますので、その議事録を配らせていただいて、お話を進めさせていただきたいと思います。

きのうも四日市市自治会連合会の皆さんと議論になったのは、中心市街地の活性化も含めた取り組みを考えたらどうかということに、それも入ってくるので、LRTの提案を皆さんと一緒に考えていければなと思うんですけども、一番最初の2008年2月26日に、当時の塚田都市整備部長さんのほうから提案がありました。こういうのもあるんじゃないか。それが一番下段のほうに書いてある、JR四日市駅から市立四日市病院まで中央通りを利用したLRT化。これのメリットとして、架空線が要らないとか、低床でバリアフリーになっているとか、そして、充電式であるため、環境にもいい。そういう説明がありました。

その後、市長が田中市長にかわって、質問も具体的に質問をするようになりました。田中市長のほうから答弁をいただいたのは、二つ問題があると。一つは財政面、もう一つは中心市街地の活性化について、どこまで効果があるのか。この二つの問題がクリアできたら、ゴーサインを出すよと、そういう内容でございました。

それを踏まえて、今の近鉄内部・八王子線とリンクしてできないのかなと。少し皆さんにご意見をいただきたいと思いますので、よろしく願いしたいと思います。

豊田政典委員長

近鉄内部・八王子線をLRTにかえて活用してはどうかと。財政面、田中市長の本会議の答弁で、財政面、予算ですよ。予算と、それから効果についてが課題なんだと言われた。その中身というのは、ちょっと読み切っていないんですけども、もう少しありますか。

森 康哲委員

L R Tを引くためには、まず中央通りの場合、1 km当たり20億円から30億円かかりますよと。中央通りの場合、1.7kmですので、40億円もあればできるのかなと。それをリンクさせるのには、また過大な費用がかかると思うんですが。

それと、中心市街地との活性化につきましては、四日市商業高校の生徒の皆さんが2年間にわたって現況調査をしていただきました。これは市のほうも大分関心があったようで、そのころの資料は残っていると思うんですけども、いろんな商店さんや会社、企業にアンケートをとられて、もしこういうのができたらどうだろうというところまで調査を進めて、ぜひつくってほしいという要望まで、四日市商業高校のほうからプレゼンがありました。

以上でございます。

豊田政典委員長

もう一つ、森委員の提案というか、今、考えていることは、L R Tは中央通りなのか、それとも近鉄内部・八王子線をかえるというところなのか、どっちなんですか。

森 康哲委員

リンクするということは、近鉄内部・八王子線ももちろん車両をL R T化にすると、そこまですることによって相乗効果が出てくるのではないかと。車両の共有、線路の共有。

豊田政典委員長

共有というのは。

森 康哲委員

路面電車なので、L R Tというのは。

豊田政典委員長

済みません。僕だけがわかってないのかもしれませんが、西日野駅から四日市駅、四日市駅から内部駅をL R Tにかえて、プラス中央通りにも走らせるということですか。

森 康哲委員

富山市が、富山港線というのが廃線になるのを機にL R T化したというのがありまして、成功例があるというのと、その運営方法も2階建て方式、公設民営でやっているというようなこと。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

今の提案、提起についての皆さんの意見、議論をいただきたいと思いますが、質問でもええです。

山口智也委員

森委員に質問なんですけれども、中心市街地の活性化というのが目的の一つでご提案をされておられると思うんですけれども、市立四日市病院まで延ばすということもおっしゃっておられるわけですよね。そうすると、森委員の中では、最大のこのL R Tの目的というのは、その市立四日市病院というのが頭にあるわけですか。市立四日市病院の利用を、利便性をよくするというのが目的で、その優先度が高いわけですか。

森 康哲委員

市立四日市病院までと申しましたのは、あくまでも中央通りを利用した通過点だと思っております。最終的には環状線が理想的だなと思っております。

豊田政典委員長

いいですか。とりあえず。

ちょっと予算の話を少し聞きますが、当時は1 km当たり20億円ということだったわけです。そのとおりだとすれば、近鉄内部・八王子線プラス中央通りで8 kmから9 kmとして、180億円から200億円ぐらいのことを考えてみようという提案でいいんですよね。

森 康哲委員

そうです。

豊田政典委員長

少し少なくなりますか。先ほどより金額が。

土井数馬委員

おもしろい提案だと思うんですね。中心部の活性化にもつながる。ちょっと近鉄内部・八王子線とそのリンクが少しちょっと考えにくい部分もあるんですけども、L R Tというのであれば、ちょっと考えですけども、西日野駅から、ずーっと路面電車でできると思うんですよ。そのまま行って、環状線のような形で内部駅まで、西日野駅から内部駅まではL R T、今のままの路線はそのまま残す。環状線にすると、また違った考え方が出てくるんじゃないか。もしL R Tというのであれば、そういうことも一つ考え方だなというふうに思いますけど。思いつきです。済みません。

豊田政典委員長

道路も走れるんですよ。

土井数馬委員

環状線の話は前々からちょっと考えてはあったんですけども、今、そのL R Tであれば、新たにまたこの近鉄内部・八王子線を引いてくるという考え方じゃなくてもいけるんじゃないか。国土交通省か何か知りませんが、路面電車が道路を使うのであれば、新たに鉄道とするんじゃないしにいけるような法律の改正があったやに、ちょっと頭の中に残っているものですから。

今の近鉄内部・八王子線をL R Tにかえることはないかなとは思いますが。あれはもう道路じゃないわけですので。そんなのはちょっと違う道でも走らせてもいいですけどね。ちょっと頭がまとまってない。済みません。

豊田政典委員長

ほかの委員さん、どうでしょうか。

小林博次委員

ほかの提案でもええの。

豊田政典委員長

もうちょっと待ってください。これ、もうちょっとあれば。

どうでしょう。

中川雅晶委員

本当、単純な質問で申しわけないですけど、さっき、内部線への乗り入れとなれば、今のままの線路じゃだめということですね。駅もだめということですね。全部それも費用がかかるということと、道路も、その中央通りは可能かもしれないですけど、それ以外の道路、さっき言われたその笹川通りなんかは、何か通して、そんな、富山市というのは結構空襲を受けて道路は広く設計されているので、その可能性もあったかもしれないですけども、四日市市にそれが適用できるのかどうかというのは、ちょっと僕はよくわからないんですけど、教えてください。

豊田政典委員長

わかりますか。

森 康哲委員

富山市に視察へ行ったときに話をお聞きしたんですけども、まずは、一義的には富山港線という廃線になる線路をどうしようかというところから入ってしまして、そこからLRT構想というのができた。そして、もう一つは新幹線が通ることによって、駅自体を高架にするというのが富山市の場合にはありまして、それと、いろいろな事業を考えた場合、LRT化が一番ベストだなというので始まり、そこへ駅の西側だけが路面電車が通っていて、東側は何もなかった。富山港線しかなかった。そういう状態での出発をして、富山市のほうは決断をした。道路の幅なんですけれども、そんなに広いわけじゃないと思うんですよ。3車線も4車線もある道路というのは、富山市でもなかなかないと思うので、路

面電車が通っているところは、車も当然、上を路面電車なので通りますし、併用して。富山港線のところだけは専用でレールは引いてありましたので、それを利用すると、そういう形でLRTが走っておりますので、そんなに道路の幅自体は、2車線あれば、片側2車線あれば十分だなと考えておりますけど。

中川雅晶委員

済みません。何かよくわからないので、申しわけないですね。素人やから聞いておるといふふうに思っていただければいいと思うんですけど、今も特に南の、今、想定されるのは大体中心部から南の方向となれば、余り道路事情が今ですらも余りよろしくないところに、そういうのをちょっと現実としてなかなかイメージができないのでお尋ねしたんですけども、それと、費用の部分で実現可能なのかな、どうなのかなというところが、なかなかイメージできないので。確かにLRTがひかれている、路面電車のあるところの都市へ行ったら、四日市市もこういうのがあればいいなというのはよく感じる場所ですし、こういうのがあれば、本当に病院へ行ったり、さまざまな文化施設等も、わざわざ車を使わずに生活ができるので、選択肢はやっぱり格段にふえるのかなというのは十分認識しているんですけども、ただ、現実的にこれを四日市市に適用できるかどうかという現実味が本当にあるのかどうかというのがなかなかわからなかったので、お尋ねしたので、済みません、よろしくお願ひしたいというか、もうちょっとイメージできるような説明をお願ひできたらなと思って、済みません、申しわけないです。

豊田政典委員長

ほかに意見や質問はありますか。

土井数馬委員

LRTにかえる、かえないという点もあるんですけども、LRTに変更したら途端に乗客数がふえるかということ、またちょっと別の問題だと思うんですよ。というか、あくまでも間接的なこの提案じゃないかなと思って、きのうからも四日市市自治会連合会さんなんかでも、何しろ今の近鉄内部・八王子線を電車で残そうというふうな、乗って残そうということですので、直接的にその乗客数をふやすような方策という点では、ちょっともう

一つ直接的じゃないかなという気はしておりますけれども、中心部の活性化とか、今、中川委員がおっしゃっていたように、いろんな面で重宝できるような、四日市市にLRTがあるとすれば、観光や経済面でもいいのかなというの思いますけれども、直接的じゃないので、ちょっと今はどうかなというふうな気はしております。将来的にそういう考え方もあるのかな。先ほどの普通の標準軌に変えるのとよく似た提案になってしまうのかなというふうに思いますので、相当な工事をする。全部まためくってするので、同じような経費がかかってくるのかもしれませんが、将来的な構想かなというふうに私は聞いたわけなんですけれども。

森 康哲委員

一遍にそれができるとは思ってなくて、まずはその中央通り、先ほど言いましたJR四日市駅から市立四日市病院までを通していただいて、一番のその基幹となる駅を、近鉄内部・八王子線の駅を経由してやれば、いずれそこから枝分かれで乗客数も、近鉄内部・八王子線から乗りかえて市立四日市病院に行ったり、また、市役所へ来たりと、そういう相乗効果が出るんじゃないかなと。それで中心市街地活性化につながっていくのかなというので、まずは提案をさせてもらったんですけど。

土井数馬委員

提案としては、先ほどからも申し上げておりますように、おもしろいし、いい提案だというふうに思いますけれども、今、言いました、短期的に乗客数をふやすとか、いろんな提案が出てくるかとは思いますが、

まちづくりと総合的に、今、考えていく委員会でありますけれども、今はちょっと特化をして、近鉄内部・八王子線の存続で、乗って残そうというふうな言葉もつくっていただいてやっているのであれば、今、短期的にどうすればいいのかというのが必要かなというふうに思いまして、ちょっと申しわけないけど、そんな意見を出させていただきました。将来的には、これ、必要だと、私も思うし、カッコいいですしね、あれ。

豊田政典委員長

一つ、交通ネットワークをつくったらどうだということに関係があると思うんですよ。

今、土井委員が言われるように、鉄道そのものをかえてLRTというところに行くんじゃないかと、例えば西日野線は西日野でとまっていますから、これを周辺団地や住宅につなげれば、もっとふえるんじゃないかという発想もあるのかなと思うんですけど、例えばコミュニティバスなりを西日野駅前につなげるとか、内部線にしても、采女が丘か、ああいうところにつなげるようなネットワークを組めばという発想も半分はあるのかなと受けとめたんですけども、いきなりこうLRTにかえるというのはちょっと短期的にはないなというところですよ。

この件について、何かほかにご意見ありますか。

小林博次委員

この件でちょっと幅が広がったらいかん。向きが変わるけど、ええ。

豊田政典委員長

ちょっと向きが変わりますか。じゃ、今のLRT絡みというところは、ネットワーク化というところでちょっと置いておいて、また、いづれやるということで。

小林博次委員

関連、関連していくでね。

例えば市立四日市病院までということだと考えると、今は近鉄湯の山線の四日市駅から中川原駅のちょうど真ん中が市立四日市病院になる。だから、あそこに駅をつくってもらう。だから、この近鉄内部・八王子線ももう少し二つ、三つ駅をふやしてもらって、乗降客をふやすことと、お客さんが、例えば自転車で来て、無料もしくは低料金の駐輪場をつくってやる。それから、パーク・アンド・ライド、自動車の駐車場をもっとつくってもらうと乗客をふやす。それから、まちの真ん中で実際に困っているのは、皆さんにお客さんが来て、帰っていくバスがない。近鉄もタクシーはあらへん。だから、うそや、だまされたと思って、12月に入ったら、土曜日か一週朝までタクシーを待っておって、来やへんから。台数はあらへんのやで。

だから、1時ごろまで1台だけでもええで動かしてもらうと、だんだん鉄道にお客さんが戻ってくる。なじんでくるな。だから、試行錯誤になると思うけど、そんなようなこと

だとか、それから、きのうもしゃべったけど、前に四日市港に来る外国人が四日市市の宣伝をしてくれるときに、汚いまちやと、公害でうす汚れておるぞということがあったから、補助金を出してタンクに絵を描いてもらったり、倉庫とか岸壁に色を塗ってもらったんやね。前に。それで、後で話を聞くと、やっぱりイメージが少し変わっていたので、この線路の両サイドの民家になっておるのか、何になっておるのか、ちょっとようわからん。まだおおむね民家やと思うけど、そこら辺に何か種と仕掛けをつくって、何か絵が出てきたり、カラーが、色があったり、乗ってもちょっと楽しいなということであれば、少し客がふえるのと違うかなと。

それから、できれば猫1匹ではやっていた駅がありましたやないか。昔から僕も思っておるのやけど、1種類か2種類でいいから、動物園はできやんのと。駅に。駅舎に。コンビ二と動物園とをくっつけてもらおうと、それだけで客を寄せる可能性があるよと。

(発言する者あり)

小林博次委員

だから、ちょっとまんがみたいな話であっても、少し客をふやすために汗をかいてみたらどうなのかなと。

ただ、近鉄さんを見ていると、乗務員を減らしたり、改札を減らしたり、精いっぱい努力したけど、それは減らすだけの話で、客をふやす努力とはちょっと違ったと思うよね。特に土曜日とか日曜日、定期乗車が少ないわけで、だから、そこでイベントと組み合わせると何か種と仕掛けをつくってみると、ひょっとして客をふやすことにつながっていかないかなと。

なおかつ駅員の給料が高いというのやったら、ボランティアか何かグループをつくって管理をしてもらう。そうすると、もう少しコストが下がるんやないのかな。

だから、今までと一味違うことを少し取り入れてもらって、対応したらどうかなと思う。もっともこれは近鉄がどう旗を振るかで決まってしまうので、そんな話に乗ってくれるかどうかやね。

豊田政典委員長

そうですね。

小林博次委員

だから、乗ってくれるとするなら、少し補助金なり何か対応を、予算措置をとらんとあかんと思うのやけど。

豊田政典委員長

小林委員からいろいろとアイデアを出していただきました。駅をふやす、駐輪場、パーク・アンド・ライド、沿線の見える景色、それから、動物舎というんですかね、動物を置くと、それから、ボランティアの駅員、それにちょっと行く前にもう一回だけ、けりだけつけておきたいので、森委員のLRTについて、こんなところの意見ですが。

小林博次委員

だから、自由にこう言ってもらおうと。

豊田政典委員長

つなげるとね。

小林博次委員

今は近鉄が客をとってしまいうわけやろう。だから、今までのものを活用してもらおうということのほうがええのと違うのかなと。

豊田政典委員長

森委員として、まだすっきり腹に落ちてない部分もありますけど、改めて提案していただくか、きょうのところは決着でいいですか。まだ、説得というか、プレゼンしますか。まだ、より詳しいというか、こういうすばらしいぞというのがあったら次の機会にということにさせていただいて、とりあえずね。小林委員の今の幾つかのアイデアについての、皆さん、議論をいただければなと思います。

森 康哲委員

たしか伊賀鉄道やったと思うんですけども、シルバー人材センターか何かのおじいちゃんが電車に乗り込んできて、一緒に駅についたと同時に料金を徴収していくと、切符を回収するというやり方をとっているところもあると思うので、今、小林委員が提案されたボランティア……。

豊田政典委員長

もう一回言って。おじいちゃん、おばあちゃんがおって……。

森 康哲委員

一緒に電車に乗り込んできて、駅についたら一緒におりて、切符を回収して、また乗って。

豊田政典委員長

ずっと乗ってんのやね。

森 康哲委員

そう。

諸岡 覚委員

ある種、車掌さんでしょう。

豊田政典委員長

車掌さんや。

森 康哲委員

そうそう。運行には関係ないですけど、料金、キセル乗車を防ぐためのそういうボランティアでやられている人がみえます。伊賀鉄道ではたしかそういう方が活躍されています。

豊田政典委員長

そのボランティアのところで、前に議員連盟の土井会長とかと四日市南高校に行ったときに、四日市南高校からアイデアのアンケートをもらってきたんですよ。こんなの、僕、これはどうかと思ったのが、高校生が路線の草取りや駅の掃除をみんなで協力してボランティアでやったらというアイデアが一つあって、今もやっているのかもしれませんが、そういうふうに駅ごとに住民や高校生が駅運営に参加していくということになったら、随分違うのかなというふうに思ったんです。で、紹介させていただきましたが、その辺がもう少し膨らんでいくような考えはありますか。

だから、高校生に限らず、また、自治会やらの皆さんと協議しながら、駅は自分たちの駅じゃないかとなっていけば、随分意識も変わってくるかもわからないですよ。そうですね、山口委員。

山口智也委員

特に高校生の多い沿線でもありますし、高校生を例に一つ挙げられましたけれども、小林委員のご提案、非常に現実的にこれはいけるんじゃないかと思いました。

中川雅晶委員

先ほどのそのLRTは別にしても、森委員が提案された、要は連動していくというか、つなげていくとかという選択肢は確かに有効かなと思いますし、四日市市が戦略会議の中で、交通戦略を策定をしている中でも、この運賃制度の見直しであったりとか、支払い方法の簡素化であったりとか、高校生とかは、学生は定期であれですけど、やっぱりなかなか公共交通を利用できないというのは非常に不便というのがまず一つと、その乗りかえが必要になったときに、不便アンド料金がかかるというところとか、それから、会社が違くと、一々こう払わなきゃいけないとかという連動していないところが、公共交通ってこういうものじゃないというところが非常に問題なのかなと思うので、そういう部分ではすぐその辺のことをクリアできれば、おもしろい発想かなというふうには思いました。その辺、ここには載せておられますけど、ツーウェイ定期とか、重複期間の定期であるとか、料金の見直しとか、そんなのが一体、もう戦略ではこうやって書かれていますけど、本当、現実にあるようなことになっておるのかどうかというのは、ちょっとよくわからない。本

当にこれができるれば、もうちょっと。前提としては、やはりそういうことをしようと思っ
たら、前提としてはその近鉄内部・八王子線というのはもう欠かせない路線であるという
ことが、もちろんこれは根本なんですけれども、そういうこともしていかなければ、現実
的には、イベントとかそういうことも必要やと思うんですけど、現実にきのうも言ってお
りましたけど、一過性ではなくて、本当に常時乗れる人をどれだけ確保していくかという
戦略も、とっていかへんとあかんのかな。

豊田政典委員長

じゃ、今の点について、少し執行部のほうで具体的に考えていることがあるのかどうか
とか、それから、小林委員の意見で、駐輪場やパーク・アンド・ライドという話も出てい
ます。今までの経過もあるんですけども、参考情報というか、少し発言いただけますか
ね。

館都市整備部理事

今、近鉄内部・八王子線では、駐輪場でございますけれども、四日市駅は土地もあるの
で、それ以外でいきますと、日永駅、南日永駅、泊駅、この3カ所に市が駐輪場を設置い
たしました。我々、いつも腹立たしいんですが、その土地は全て近鉄の土地、しかも有償
でございます。

小林博次委員

それが問題やわな。

館都市整備部理事

有償でお借りして、それを市が整備しなければならないというのが状況でございます。
それは、ですけど、お貸しいただいておるわけですから、整備はしておるわけございま
すけれども、今後もそういう土地、今、西日野駅については、今、ご承知のとおり、駐輪
場がもう満杯。ただ、すぐ近くに有料の駐輪場、これは地会社さんがやっぺらっぺら
んですけど、その方ともご相談すると、市が駅前広場を整備していくんなら、別に自分と
しては協力はするよということも言っていていただいております。

そういったことで、市としてはそういう駐輪場などは当然今後も、これは近鉄内部・八王子線に限らず、いろんなところでやっていかなきゃならないなど。そのときに鉄道事業者のご協力をいただければなというのが、いつも思っているところではございます。

特にそのパーク・アンド・ライドというところで申しますと、三岐鉄道さんは独自で整備を何カ所でかされております。これは本線でもそうですし、それから、新たに引き受けられた三岐鉄道北勢線、これについても独自で用地を提供されて、パーク・アンド・ライドをされております。これを考えたときに、これは私の私見ということにはなるかもしれませんが、やはり地方の中小鉄道、自分のところがそこで生きていかなければならないという鉄道会社であれば、そういった努力をどんどんしていただける。もしそうやってお客さんがふえなければ、自分の会社自体がなくなるわけですので、そういう努力はされるのかな。ただ、大手民鉄さんになってくると、その1線だけがもし何かあったとしても、別にそれが自分の首につながるわけでもなくというようなことがあろうかと思うんですね。これはもう仕方がないこと、これは構造的なもので仕方がないことですので、今、数々いろんなご提案をいただいたし、これはやっていかんならん、いろいろ考えていくべきこと、いろんなアイデアをいただいたわけですが、そういうことをやっていくときに、近鉄さんにももちろんお願いもしていくところもあろうかと思うんですが、やっぱりその線路に愛着があったりとか、その線路がないと自分たちは生きていけないんだとか、あるいは食べていけないんだとか、そういうふうな構造にしないと、なかなかそういうまた新しいアイデアとか、そういうのはなかなか出てこないのかなという、これは私の私見です。あくまで私見でございますが、そういうのはちょっと、今、思いをいたしました。

それから、後半でありましたそのチケットの問題、交通戦略のほうに、そのチケットを供出ができないかという話を、今、これは戦略の中でアイデアとして出ております。これは鉄道だけじゃなくて、バスも含めてということでございます。今、都会などでは、例えば東京ではSuicaがあると、Suicaでほぼ全てのバスも乗れたりとなりますね。ああいうカード化していけることができないかというのが実は議論になっておるわけでございます。ただ、それについてはそれぞれ各事業者が一定の投資をしなければなりませんので、そういったところに国の補助が入ったりとか、そういうことはできないのかどうか、その戦略会議の中で今後具体化の議論をしていく予定になっておりますが、今のところまだ構想段階というところでございます。

もし近鉄内部・八王子線のほうについても、たとえ分社化しても恐らくそういう形で同じチケットなり、同じカードで乗れるような形は当然していかんなんだろうなと、これはまだあくまで私見でございますが、そういうことになっていくんではないかなというふうな思いはございますが、今、現実のところはまだ構想段階というところでございます。

豊田政典委員長

今の発言も参考にいただきながら考えていただければと思いますが、土井委員、今の関連でいいね。お願いします。

土井数馬委員

さっき、その駐輪場を整備するにしても、近鉄さんのは土地代もとるということですが、まだ日永駅なんか大きな駅舎があるんですけども、それぞれ小さなものがあるんですが、さっき小林委員からコンビニとかそういうのが、そこで、コンビニまではいきませんが、売店とかそういうようなものに少し借りれるような場所があれば、そこにおばさんやおじさんとか、よくあるやないですか。たばこ屋さんで昔あったやないですか。そうすると、そこで切符を預かっていただいたりとか、できるような方法もあるんじゃないか。もちろんそれはボランティアにするのか、どうするのか、その辺のちょっと問題はいろいろありますけれども、そういう駅舎を利用するというのも一つの方法かなというふうに思っています。

それと、西日野駅のところにパン屋さんがあったんですけど、もう潰れましたけど、ああいうところに委託するというふうな方法もあるんじゃないかなという気はしております。それが一つと、それと、さっきの乗車証明書なんかはとれるかと思うんですよ。それを、前々から言っていますけれども、商店街で買い物をすると、無料駐車券がもらえとか、そういうサービスのその反対ですね。電車で来た、あるいは公共交通で来た人には、乗車証明書があれば割り引くとか、そういうふうなことも考えていく必要もあるだろうと。まち全体で考えていく必要があるだろうと思います。

それから、これはちょっと余談ですけども、きのうも言いましたけれども、私ども、よく飲む者は交通弱者じゃないかと言いましたけれども、まちなかの、あるいは沿線の飲食店なんかでそういう啓蒙のポスターなんかを張って、飲酒運転は絶対だめということに

なっていますから、「飲んで残そう内部・八王子線」もいいじゃないかと。そういう商店街に啓蒙していくということは、安心して飲んでもらえるということで、飲食店のほうもはやるんじゃないかと、単なる発想ですけどね。そういうふうにしなから、徐々にまちというか、商店というか、市民の方に広げるような空気づくりも要るんじゃないかなと。

よろしいでしょう。「飲んで残そう内部・八王子線」。一つの提案です。

豊田政典委員長

土井委員から新たな提案も含めていろいろ出していただきましたが、発展的に意見があればお聞きしたいし、ちょっと休憩しようかと迷っているところですけど、今、関連であれば、出してください。関連じゃない。

きょう出してもらっている意見は改めて整理、整理というか、書き出して、また次回にお出しすることにしますが、どうでしょう。関連意見がなければ、一旦区切りで休憩をとらせていただきますが。

毛利彰男委員

意見いいですか。

豊田政典委員長

いいですよ。じゃ。

毛利彰男委員

突拍子もないことを言うんですけども、そのボランティアって、みんなで痛み分けというか、汗のかき合いをするという、そういう意味では今のそのボランティア、地域の人らはそれを守っていくという、あるいは管理すると、そういう考え方をもっと突っ込んですると、もうあの鉄道そのものを買い取って、それで、地元がそれを面倒を見るとか、そういう運転技術を持っておる人がやるとか、そのもの自体、運営管理全てをもうボランティアでやってしまうと。地域の人が支える鉄道だという、そういうものまで、考え方やに、金が要るのはわかっておるんだけど、そういう考え方で、今、残そうじゃないかというエネルギーが物すごいあるわけですよ。地元の中にも。学生さんもいるし、学校もあるし、

自治会もあるし、いろんな形で。そういうエネルギーをこう結集させて、運営から運行管理、それから、周りのその沿線の景観づくりから、そういうものを全てもう地域がやってしまうと、四日市市がやると。あるいは公募したそういうボランティア精神旺盛な民間会社に任せるとか、そういうところまである発想の転換というか、そういう形で考えてもええところもあるんじゃないかなと思うんですけど、ちなみに聞きますけど、買い取ると幾らするのかな。

だから、それを全部買い取るケースもあるでしょうし、乗り物と運行管理の部分だけを買い取るというのもあるし、土地は、それは近鉄から貸してもらうという、いろいろ方法はあると思うんですよ。

豊田政典委員長

僕も似たような素朴な発想、発想というか思いつきをしたことがあって、市営にできないのか、そうしたら、どうなるのかなと思いついたことはあるんですけども、市営鉄道ってありますよね。

何か関連情報、あるいは考え方はありますか、執行部。委員でもいいですけど。

毛利彰男委員

車両とその運行管理だけの権利を譲渡してもらって、そこで出た赤字は、この委託されたものが面倒を見ると、市であるか、民間、公募した会社であるか。いろいろやり方はあると思うんだよ。経営のやり方は。それ、全部そっくりいこうと思ったら、そりゃ何兆円、そんな金額なのか、何千億円なのか何百億円か知りませんが、そういうのは現実的でないので、その営業権の部分だけを買取るとか、技術者を公募して、ボランティアでといったら、ようけ集まってくると思いますよ。全国から。

豊田政典委員長

今、じゃ、この提案をいただいたところで、ちょっと休憩にしましょうか。もしかして出てくるかもしれませんが。あと、ほかの委員の皆さんからも提案があると思いますので、休憩を45分までとらせてください。

小林博次委員

50分まででもいいのと違うか。

豊田政典委員長

50分でもいいですよ。じゃ、50分再開で。

14 : 36 休憩

14 : 51 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開します。

休憩直前のところで、毛利委員から提案、意見がありましたが、それについて執行部のほうで何か関連発言があれば、出していただきたいなと思うんですが。

館都市整備部理事

非常にまだ市としての方針を決めておるわけじゃないので、なかなか話をしにくいところではございますが、いわゆる公設民営化というような方策は以前から近鉄は言っております。そうやってしたら、別に存続できるんだと。それは当たり前ですけども、要は市が持って、あとの運行委託を近鉄が受けてやるということをしりゃ残りますよと。イコールそれは結局赤字補填を全部するということと同じかもしれませんが、それはよく協議の場で当初のころからよく言っておりましたけど、そんなことはなかなかできませんよというような話はしておったりはしておりました。

そういったことは話が出ていますが、実際に、じゃ、具体的にその場合幾らで市のほうへ譲渡するとか、そんな話までは、当然そこまではいっておりませんので、まだ何とも。今、お話がございましたが、そこまでの議論はしていないというのが現状でございます。

お答えということではないんですけども、今はそんな話が、それは近鉄から出たことはございました。

豊田政典委員長

ということですが、今の関係。

免許とかそういうのはどうなんですかという曖昧な質問ですけど、簡単なものじゃないんですか。

館都市整備部理事

公設民営化の場合には、恐らく免許は近鉄が持ったままやるということじゃないかなと。

豊田政典委員長

そうか、委託すればいいのか。

館都市整備部理事

要は設置主体というか、経営は市がやるけれども、運営は委託をして鉄道事業者、免許を、そういう資格を持った鉄道事業者がやると、そういうことは考えられるということですね。

毛利彰男委員

感覚で話をしますが、その前にもやっぱり近鉄さんとは縁を切らなあかんと思う。そこが大事なんです。そんなもん、公式の場で言えやへんけど、握られておって、何か知らんけど、交渉も話もできへんでな。切らなきゃだめです、と感性で思います。

森 智広副委員長

毛利委員の発言に関連なんですけれども、今、売り上げとか乗客数をふやすという話も大事なんですけれども、やはりその3億円という赤字を抱えている中で、抜本的な経営改善が迫られていると思っています。そうすると、やはり経営主体を変更していくというのが一つだと思います。先ほども、市営を含めてですけれども、例えば和歌山電鐵貴志川線、小嶋さんがお越しになれるかどうか、ちょっとまだ不透明なところがあるんですけれども、お越しになられたら、そこで詳しく確認してみたいんですけれども、ここは南海鉄道から和歌山電鐵に経営主体が移ったわけなんですけれども、移る過程の中で行政がイニシアチブを

握って公募をかけておるんですよね。誰かやれる人はいますかと。まさにもう南海鉄道のほうから手が離れて、市が主導権を握って、一番安いところにやってもらう、一番ええところにやってもらおうというところまで来ているんですよね。これは南海鉄道が手を挙げてからの話なので、多少時系列が違うと思うんですけれども、今、近鉄ありきの話なので、もっと視野を広げてやっていかなければならないと思うし、そういう視野を広げる選択肢を広げていくためには、これ、行政にももっと知識を持ってもらわないといけないし、これ、そのために新しい組織を立ち上げておるんですよね。特別委員会でもやっていますが、なかなかそんな調整力というか、その力がないものですから、行政もやはりブレーン機関というのを立ち上げて、そういったところで近鉄と対峙しながら、新しい第3、第4の策というのをもう模索して行ってほしいし、ちょっとなかなかその点に関してはおくれをとっておるのかなと思うんですけれども、今後いかがですか。

伊藤都市整備部部长

今、専門分野というのか、専門的な組織を立ち上げて、鉄道事業者さん等と交渉していくべきではないかというご意見、確かにそのとおりではございますけれども、なかなか一朝一夕でその専門家を育てるといふわけにはいきませんものですから、私ども、今、都市整備部が主体となってやっておるわけではございますけれども、その中で切磋琢磨しながら鉄道事業者と交渉しながら、また、あるいはほかの専門家の意見を聞きながら対応していかざるを得ないのかな。特に短期的なものになってしまいますと、組織を立ち上げるまでに結論を見出していかなければいけないというふうなところがございまして、まずはそういうところで、私どもが切磋琢磨しながら知識を向上させていくというのが必要なのかなというふうに思っております。

森 智広副委員長

詳細なことがわからないんですけれども、この第6回の特別委員会のときにいただいた資料で、その和歌山電鐵貴志川線の経緯と書いてあるんですけれども、要はその第三者機関か、行政側か、わからないんですけれども、財務シミュレーションをやって、大手民鉄の計算を中小民鉄並みに置きかえながら財務シミュレーションを行って、まだ人員も20人ぐらい削減できるという試算をした上で公募にかけておるんですよね。ですから、ここは

できて、四日市市ができないということはないと思うので、この経緯とか、この取り組み、また、組織構成も含めてちょっと調べてもらって、展開できるものは展開していただいて、やっていただきたいなと思います。行政主体になっても、ここまでできるんだ。第6回の25ページの資料なんですけれども、あるので、ぜひとも取り組んでいただきたいと思っています。

山本都市計画課長

山本でございます。

この和歌山電鐵貴志川線につきましては、和歌山大学の辻本先生が南海電鉄から資料の提供を求めた上でいろいろされております。この和歌山電鐵ができ上がったのは、辻本先生の分析、そして、それを行政側が飲めたというところがあるとは思いますが。私どもも実際のところ、和歌山電鐵のほうは非常に気になっておりますし、また、これ一度勉強したいなと思っておる鉄道でもありますので、ご指摘もいただいた点を含めて、少しちょっと、思っているだけではいけませんので、足を運んででも、とにかく調べさせていただきたい、そのように思います。

森 智広副委員長

これは意見ですけれども、この特別委委員会は鉄道の形態で残すということが目的であって、近鉄さんで残すというのではないので、あくまでも鉄道で残すということを考えて、どの形態が一番ええのかというのは、やはり模索していただきたいなと。今、選択肢がちょっと少な過ぎますので、もっと私どもも考慮できる選択の余地をつくっていただきたいと思っています。終わります。

豊田政典委員長

行政の体制、動きがちょっと鈍いなというのは、私も感じているところではありますので、同じことを要請しておきたいと思います。

そこで、話を戻しますが、小林委員の提案からいろいろ広がっていきましてけれども、この関連でまだあれば出していただいて、なければ次にいきますが。

森 康哲委員

駅の乗客数をふやす一つのアイデアなんですけれども、例えば富山港線の場合、ネーミングライツ、駅舎をふやすのであれば新しい駅名とか、またはベンチにも企業の名前を入れたり、例えば何々病院前とか、何々スーパー前とか、そういう名前でお金を出資していただいでつくるのも一つの案かと思うんですけれども、その辺というのは可能なのかどうか、ちょっと、近鉄さんとサブタイトルで駅名をつけるとか、そういう交渉ってされたことはありますか。

館都市整備部理事

そういった交渉をしたことはございませんが、感触として、近鉄さんがそういうことをするとすると、膨大な費用がかかるんです。というのは、全ての駅の切符売り場の駅名を変えていかなきゃならぬので、ですから、これは大手民鉄の、これはもうしょうがないところなんですけれども、一つの駅名を変えることによって、何千万円とかかるというように聞いております。

日置記平委員

3億円。

館都市整備部理事

3億円ですか。

あそこの川越富洲原駅、あれを変えましたけど、あのときは難波からほかの駅を変えるか何かのときにあわせてやったもので、比較的安くいったという話もありましたが、そうやって、要するに地方鉄道になって、別の会社で、そこだけで完結するような、近鉄内部・八王子線だけで完結するような形であれば、そうだったら、おっしゃるようなことをやっていけるのかなという思いですが、大手民鉄さんでもう全部つながった形でやろうとすると、これは相当な、駅名を変えることに対して相当な費用がかかるというのは従来からあります。

したがって、形態を変えていくことができれば、そういうことは可能かなというふうな思いです。

森 康哲委員

例えば江戸橋駅のサブタイトルが三重大駅前とあると思うんですけれども、あれは切符もどこにも書いてないですよ。だから、サブタイトルとしてそういうのを付けるのは可能だと思うんですけれども。ぜひそれも提案していただいて、収益につながれば、赤字が少しでも解消していくのかなと思うんですけれども。また、そういう身近な名前をつけることに、通称とか愛称とかをつけることによって、利用者もまた愛着が出てくるかなと思うんですけれども。

豊田政典委員長

今を含めて、意見が出ているところの関連であれば出していただいて、なければ、芳野委員に資料を準備いただいているので、そっちの提案に入っていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

じゃ、芳野委員、よろしくをお願いします。

芳野正英委員

私は2点提案をさせていただくんですけど、小林委員や森委員のようなちょっと大きな話じゃないもんですから、非常に細かい小銭をかせぐような提案なので、非常にお恥ずかしいなと思うんですけど、ただ、他市でもやっているし、市としても、少し、すぐにでもといったらあれですけど、検討できる施策かなと思うんですけれども、2種類あって、一つはずっと私が言っている名鉄西尾・蒲郡線の運賃補助なんですけど、きょうここには、これ、団体の旅行等、団体の活動なんかの補助事業と、それから、親子の利用補助制度と2種類、この西尾市が実施をしています。ところが、その西尾市から乗った西尾市民の方がこの西尾・蒲郡線に乗る場合、親子利用補助というのが小学生以下の子供1人に対して、保護者2人の乗車券、無料乗車券を渡すという補助ですね。それは申請をして、事前に申

請をして、それで実際に乗った領収書を添付して、市に提出をすると戻ってくるという事業です。

もう一つがこの団体でして、幼稚園とか保育園、小中高校、専門学校とか、あとは町内会とか子供会、PTA、老人会、親睦会からサークルまで認めているので、これは多分登録が必要かなと思うんですが、例えばその老人会の旅行に行く場合、10人以上でその路線を利用して、歴史散策ですとか、他団体との交流を図る事業とか、観光体験とかスポーツに参加とか、こういう活動をする場合に、老人会などは、その運賃の全額を申請すれば後で補助をもらえるというような形の補助制度を設けています。

これは、平成22年からだったと思うんですけど、やっぴていまして、次のページを見ていただくと、こういう補助金交付申請書を団体の代表者が申請をして、次のその様式6号というやつですけど、申請をした後、実際に乗った後は領収書を添付して、この請求書を市に提出をすると、その分の運賃を市からもらえると。だから、名鉄としては運賃料は入って、その運賃分を市が補填するというか、補助するというやり方なんですね。

これ、平成23年が団体利用補助として49万円、親子利用補助として81万円、予算支出をしています。平成24年はちょっと資料がまだはっきりわからなくて、予算としてこの二つの利用補助制度を合わせて184万8000円の予算立てをしています。だから、大体200万円弱ぐらいの、市としては予算を確保しておいて、利用者に普及及びこういうチラシをつくって呼びかけていると。

ちなみに、ただ、じゃ、これで何人の利用者がふえておるかということ、大体年間で利用したのは4000人ぐらいだそうです。だから、近鉄内部・八王子線、きのうの日置委員の話じゃないですけど、360万人の年間の利用者の中で4000人程度なので、この予算規模だとかいう形だと思いますし、どこまでこの実際の利用実績というか、費用として上がってくるかなということ、ちょっと厳しい面もあるんですが、こういう形をとっている沿線自治体もあるかなと思います。

もう一つは1枚ペラで、これは余りちょっと資料がないんですけど、自治会回数券というのを導入している沿線があります。

これは、長野県上田市にある上田電鉄の別所線というところなんですけど、これは上田駅から温泉街に向かっていく支線なんですけど、この路線は1本だけ上田電鉄なんですけど、自治会の皆さんに購入をお願いしている回数券というのがあるらしいです。これは結局、

皆さん、これを購入して使う場合もあるんですけど、寄附的な、それを買うことで、その路線を残そうという意向があるらしくて、大体15%程度お得な回数券として利用されているということで、ちょっとこれは資料が少ないので、ちょっと回覧をしていただければと思うんですけども、この上田電鉄の別所線自体が、今のこの萌えブームに乗って、北条まどかというキャラクターをつくって、ラッピングの電車とかをつくっているんですけど、この自治会回数券も、これ、ちょっと、今、出している資料でいうと、昔は無味乾燥なこんな自治会回数券だったのを、キャラクターつきのこういうのに変えて、ちょっと全国に売り出して販売実績が上がったというのがあるので、これはその市が予算を出しているわけではなくて、その市民団体の上田電鉄別所線電車存続期成同盟会って市民団体がこの自治会のこの回数券の販売に協力しておるといような状況で、市の予算は出ていないみたいなんですけど、そういう取り組みをしている電車もあるので、今後のその市民運動の中では、そういった近鉄内部・八王子線を残していくためのこういう取り組みなんかも、市民活動としては提案していけるかなというふうには思っています。

以上です。

豊田政典委員長

提案をいただきました。

じゃ、補助金のほうから、ちょっと議題に上げていきたいと思いますが、市が補助をすということですよ。親子または団体という例がありましたと。親子について、ちょっと聞き逃したと思うんですけど、僕が。どういう場合にどういう補助でしたっけ。もう一回、済みません。

芳野正英委員

親子利用補助は、小学生以下の子供1人に対して保護者2名の無料乗車券を、子供の1名分と大人2名分の乗車券を渡す。無料になります。

諸岡 覚委員

子供を連れておりゃ、大人は無料ってということね。

芳野正英委員

そうです。子供2人やったら、大人4人分までいけるということです。これは、西尾・蒲郡線沿線に水族館があったりとか、ラグーナ蒲郡とかいろいろありますから、それを親子で行くのに、マイカーじゃなくて電車で行ってこれみたいな感じですから、諸岡委員も悪知恵が働いたら、子供を一緒に連れて行って行くというのも。

豊田政典委員長

名鉄西尾・蒲郡線はそういうことですけれども、四日市市で考える場合には、ほかの補助のあり方もあるだろうということで提案をいただいていた。

芳野正英委員

それ、ちょっと補足で。言うのを忘れていました。

これ、調べてみると、西尾市はその名鉄西尾・蒲郡線の1線しかないもので、そういう利用があってもいいんですけど、四日市市の場合だと、何で近鉄内部・八王子線だけやという話もあって、逆に言うと、近鉄湯の山線なんかはそういった沿線の施設もありますので、四日市市として、例えば公共交通全般を守るということで、市民全般に本線でない支線の三岐鉄道なんかも含めた補助制度という形もあるのかなという話かなというふうには思うんですけども。

諸岡 覚委員

ちょっと質問。

利用者4000人と言いましたっけ。利用者4000人で、それでふえたのは何人なんですか。要するに全然ふえてないのに、利用者4000人やったら、ただの赤字をつくっただけの話で、ふえたのはどれだけなのかなと思って。利用者増は。わかりますか。

芳野正英委員

これはわかりません。要はそのチケットを購入して利用した人は4000人なので、実績でいうと。その以前からだと、多分全体的な利用者の変動しか出てこないかなと思うんですけど。全般でいうと、例えばこれは平成22年度に始まったんですけど、平成21年度から

平成22年度に2万人乗降客数がふえたらしいんですよ。それで、カウントできる中でいうと、このチケット利用補助、この部分ではその4000人というのが利用者ということですね。

諸岡 覚委員

可能性の問題だけれども、そのふえた2万人のうち4000人はそれを利用した方がかもしれないという、そういうイメージかな。

芳野正英委員

これはもう実際に申請が上がっているんで、その利用者人数はカウントできるんですけど、だから、要は2万人ふえていますけど、もともと使っている人が移行しておるだけかもしれないですけども、2万人ふえた中で利用者というのが4000人いたよということですね。

豊田政典委員長

どうでしょう。鉄道全般、公共交通全般という考えもあるだろうということです。公共交通を残していこう、守っていこうとすれば、税金を投入するのもありかなという提案だと思いますが、どうですか。感想でも、質問でも。

日置記平委員

今の楽しいね。これは、みんなで残そう蒲郡線というキャッチフレーズで、みんながそこに目線を向けて、ふやすことが目的なんだけど、どれだけふえたという結果じゃなくて、みんなで残そうという意識改革にはおもしろいのかなというふうに思うね。

土井数馬委員

日置委員と私も同じような感覚で、やはりPRとか、さっきも言いましたけど、啓蒙していくというのがやっぱり大事じゃないかな。ただ、ごく一部の者で考えているんじゃないしに、市、市民全体への問題提起という形でも、やはりインパクトがあるんじゃないかと思いますし、きのうの自治会さんと話の中でも出てきました。皆、向こうのほうの人は関係ないと言いますが、高校生とかそういう方がいるわけで、だから、全然全く地区が違

うから関係ないというふうな問題でもないというふうに捉えることができるわけですので、やはりこういうような人数的にはどうのこうの、金額的にどうのこうのじゃなしに、こういう行動を起こすことがやっぱり大事じゃないかというふうに思うわけなんですけどね。

関連するか、しないか、わかりませんが、そういう意味では前から東海道ウオークのときなんかでも、その沿線の商店の人とか住民の人が売り上げの一部を寄附金にしたけれど、今、取り上げるところがないわけなんですけれども、基金をやはり創設していくということも、これも、今、鉄道ファンは全国にも多いわけですので、全国発信するような形で基金の創設をしていくというのも、お金の大小じゃなしに、そういう行動をとっていくというのも一つの方法じゃないかなというふうに思うところなんですけどね。

ですから、基金は議会提案で条例をつくるのか、行政側がつくるのかということになれば、行政のほうにやはり力を入れていくというふうな意味であれば、行政側のほうでそういった基金条例なんかはできるものなのか、できないのか、ちょっとその辺を聞いていただきたいなと思うんです。

豊田政典委員長

という質問です。基金創設、今までも土井委員は質問もされたんですけど。議員連盟の場でしたっけ。発言は記憶していますが、執行部のほうのお考えを求めたいと思いますが、どうでしょう。

館都市整備部理事

基金というのは、やっぱりある一つの目的に向かって、通常これまでの基金と申しますと、何か目的のものをつくらなあかん。よくあるのは、ごみ処理場も基金をつくりましたし、それから、学校建設についても基金がありますし、何か物をつくるときに、そのときの財政負担が急激にならないようにあらかじめ積み立てておいて、財政負担をやわらげると、そういった目的の基金が一つございます。

それから、もう一つの基金としては、よくある文化振興基金のように、基金の、いわゆる最近では金利が低いですから余りあれなんですけれども、利息とかの果実を使ってある種の事業を運営していくという基金がございます。

今回、お話のあるような基金ということになってくると、恐らくその運営をしていく上

で必要となる資金、委員がおっしゃっているのは多分恐らくそういうところ辺に基金を集めて、しかもそれは市だけではなくて、多く、前におっしゃっていたのは、多く広く、市民だけでもなく、もっとこう開かれた全国に向けて、鉄道ファンとかそういうところも含めて集めて、それで存続させるための基金ということで、これまで市としてあまり経験はございませんが、これはそういう目的を条例として上げて、議会のほうでお認めいただければ、そういうのは技術的には可能ではないのかなというふうな思いでございます。

土井数馬委員

今、答弁いただいたとおりじゃないかなと思うんです。だから、金額、その基金はどういうふうにするかは、今、おっしゃったように、啓蒙、PRしていくのに使ったり、そういう実際何十億円のその基金を充てるのにいきませんので、そういうふうな集め方じゃなしに、何遍も言いますけれども、やはり広く知っていただくというふうな意味で、基金の創設というのにもインパクトがあるんじゃないかと思えますし、手法は、また、細かいことはまた後で決めればよいと思うんですけれども、ぜひそういうようなことで進めていただけたらというふうには思っております。

豊田政典委員長

うまく展開していけばですけど、その観光面からという捉え方も、意見は今までも出ていますが、一つの四日市市の売りになっていけば、四日市市を売り出すツールになっていけばおもしろいかもしれないですね。その基金をきっかけに全国発信をして。

土井数馬委員

今、委員長がおっしゃってもらったとおりに、四日市市にはこういうナローゲージの近鉄内部・八王子線があるんだというふうなことも知ってもらえる。全国にもう黒部溪谷鉄道を抜いたら二つしかない。見に来るかもしれませんしね。案外基金を出してくれるかもしれませんし。だから、全国的に発信するということは、一つの四日市市の名物にも、名を知らしめることにもなるかと思えますので、その辺も含めての意見でございます。また、行政のほうで考えていって、ちょっと、もちろん私のほうでも相談しながらでも、したいなと思っておりますけれども。一つの意見としてお願いします。

豊田政典委員長

関連。

加藤清助委員

この委員会でも主眼としてはどうやって利用をふやしていくか、そういうことでの存続、鉄道路線としてというスタンスで議論が続けられていると思うんですけど、きょうも芳野委員から一つの他市の取り組みの紹介なんかもあって、思っているんですけど、やっぱり近鉄内部・八王子線のその特殊性って、前にいただいた資料でいくと、通学定期が47%で、通勤定期が31%で、近鉄全線と比較しても際立って通学のウエートが非常に高く、収益構造も悪いという、それが決定的に大きいのかなとっていて、この先10年、20年というスパンでこのまちの姿を考えながら、近鉄内部・八王子線、そして、市内の総合交通ということで、複合的に考えていかなあかんと思うし、その中で近鉄内部・八王子線を存続させることの意義だとか、意味というのを発見していかないかんと思うんですが、基本はやっぱりこの近鉄内部・八王子線沿線、その沿線が500mなのか、1kmなのか、3kmなのか、わかりませんが、そういう人たちの利用ということに軸足を置くということ視野に入れないと、やっぱりいけないのかなとっていて、通学定期というふうな利用を考えた場合には、今、4校ぐらい高校があって、将来的に10年、20年ではなくなるだろうとは思いますが、生徒の数は多分減っていくと思うんです。過去からも減ってきました。

この近鉄内部・八王子線沿線の、じゃ、住民の年齢構造だとかいうのがどうなっていくかということ、やっぱり高齢化は否めませんし、全市的には郊外のほうだとか、橋北地区だとかが非常に高齢化率が高いんですけども、この近鉄内部・八王子線のところは、そうは言っても、そういうところよりは高齢化率はまだ抑えられるのかなというふうに見ながら、じゃ、どこでその利用者を発掘していくかとなると、やっぱりリタイアした60歳、65歳以上、元気な人が行動する。地域に出るとか、そういうときに地元を走っているその沿線の鉄道を利用してもらう。そういうインセンティブをやっぱりつくっていくのが一つの手かなというふうな考えて、今、話も聞いていたんですけど、それはさっきこの名鉄西尾・蒲郡線だとかの事例がありましたけれども、制度的に今どこの大手民鉄でも共通で、JRでもあるのは、障害者に対するその移動の保障という意味でのあれは割引か何かだっ

たと思いますけど、ありますし、大きな自治体の交通を持っているところでは、シルバーパスだとかいうのもやっていたりする事例もありますよね。だから、それをそのまんまというふうには思いませんけれども、何らかのそういうターゲットに向かって、その60歳、65歳以上とか70歳以上とかいうところで、元気な人が例えばまちに出るとか、移動するときの手段として、その鉄道を利用してもらえる。そういうものの構築がやっぱり必要になってくるのではないかなと思うんですね。それは、恐らく税金投入、部分的な税金投入にはなるのかなと思いますけど、そこで市民合意が諮られるかどうかだというふうに思っています。

もちろんそれだけでは根本的に、一つだけの解決策ではないと思うし、土井委員が言われるようなその観光部分だとかいうのをどうくくっていくか、それから、小林委員が言っていたような、公共的なみんなが利用するような施設が沿線にと、10年、20年というスパンの中で構想を描いてやっていかないと、そんな3年、5年を考えての存続ということではないわけですから、それこそ総合計画的なスパンでやっぱり考えていく必要があるなというふうに思って、一つはやっぱりターゲットをどこに置くか。観光だけではそんな利用がぱっとふえる要素は四日市市にはありませんし、そうすると、やっぱり冒頭に言ったように、沿線の1 km、3 km、5 kmの範囲の人の利用の足として、利用を今よりもふやしていく。そのインセンティブをやっぱり作りだしていくのに、どういう方策があるかというのをやっぱり考え出していく。アイデア募集もしていますけれども、それをここで言って、プランとしてまとめ上げていくということが大事なのかなというふうに、皆さんの意見を聞いていて思いました。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

きょういろいろいただいている意見は、少し分野というか、行政が取り組むべきこと、市民が取り組むべきこと、それから、市民運動として、ちょっと仕分けをして、また次回、整理していきたいと思いますので、いろんな分野、側面から、方面から意見をいただければと思いますが。

山口智也委員

加藤委員に関連をさせていただきます。

加藤委員、ターゲットというお話もされる中で、高齢化というお話もされた中で、その定期以外の利用者をどうふやしていくか。昼間の乗客ですよね。これをどうふやしていくかということが重要になるかと思うんですけれども、これから高齢化していく中で、高齢者の利用増加が非常に今後の近鉄内部・八王子線にとっても必要じゃないかという、その利用の仕組みをどうつくっていくかということがちょっと重要ではないかなと思います。

二つ挙げさせていただきます。

例えば一つ目は、買い物についてなんですけれども、中心市街地ですとか、また、沿線の活性化策ともあわせて考えていく中で、高齢者が電車を使ってまちに出たくなるような、そういう環境をつくっていくことが大事ではないかなと思います。具体的には、まちの、きのうも四日市市自治会連合会の高野会長も、その商業施設の連携というのを言われておったと思うんですけれども、まちの商業施設と行政が協力して、例えば割引制度を導入するとか、これ、税金投入をどうするかということもあると思うんですけれども、そんなことですか、あと、二つ目には、医療の利用とどうその鉄道を組み合わせていくかということら辺が、これ、ポイントかなと思います。これはやっぱりバス会社とも、前半、森康哲委員のほうから、LRTのお話も出た中でもあったと思うんですけど、LRTではちょっと私はないんですけれども、バス会社と近鉄内部・八王子線が連携をとって、乗り継ぎをもう少し楽にして、病院、医療機関に行きやすい環境を整えるとか、いずれにしてもそういう昼間の定期以外の利用者の中で、高齢者の利用をどうふやしていくかということが一つこれから大事なかなというふうに感じました。

以上です。

伊藤 元委員

済みません。きょうはおくれて申しわけございませんでした。

存続のためのアイデアということで、いろいろと皆さんからお話をされておると思うんですけれども、そんな中で、大事なことはやっぱりきちとした考え方、理念を持ってやっていくということは大事なかなと思っておるんですけれども、難しいことを言っても、なかなかみんなに広がっていかないので、やっぱり簡単なところ辺で、いろんな人に知ってもらおうということが私は大事なかなと思うんですね。

以前、私、港のほうの観光ということで、港周辺に散策マップをつくるのに、たしか港組合のほうの呼びかけでそういう催しがあったんですわ。

(「ワークショップ」と呼ぶ者あり)

伊藤 元委員

ワークショップね。ワークショップがありました。あのときに自転車を使っているんなコースを考えようということで、四つぐらいつくったんやったかな。それで参加させてもらったときに、実は私、四日市市楠町に住んでおって、まだまだこんなにおもしろいところがあったのかというのを再発見した思いがあります。ですから、やはりこうやって市内に住んでおる市民の方が、まだまだまちの中に隠れたいろんな由緒があるものやとか、隠れた名所なんかがあって、それを知らん人がようけおると思うんですよ。ですので、私、きのうも自治会の皆さんとの会合のときに、ふと思ったんですが、まず、この沿線の4自治会の方が、やはり自分たちのまちに、何かそういう隠れた名所、これは誇れるぞというものをまず発掘してもらって、それを市民に知っていただく。それを見に行くのに、ナローゲージ路線に乗っていこうよということで、そういうことをアピールしてもらったらどうかな。

それにプラス、また旅行会社の方、専門のプロの人、そういう人の意見を入れたその近鉄内部・八王子線の観光ルートマップみたいなものをつくって、市内に配る。それで、当然みんなが一度それを経験する。そうしたときに、ちょうど今、芳野委員が言われましたこういう補助制度、例えば子供会で近鉄内部・八王子線に乗って、そういう観光ルートを回ったときには、その運賃の一部を補助しますよとかいうふうにして、まずは市民で楽しんでいって、残していけるようにしていく。そして、それがヒットしていけば、当然その親戚縁者の方々にも教えてあげて、市内、市外、県外という形に広げていけば、全国にも少ないナローゲージの電車、おもしろいよっていう。

やっぱり、今、見ておると、ちょっとカラフル過ぎるもんで、やはり当初のえんじ色の何かすごい古い感じのああいうのをやっぱり醸し出して、古いものは古いで僕はいいと思うんですよ。それで、それを楽しめるように、一つ観光で利用してみてもいいかなというふうに思います。

それと、やっぱり四日市市も観光元年と言うたんやで、やっぱりそれはしっかりとそのように組み立ててほしいのと、それから、いろんな方がよく言われますけれども、ここで一つフィルムコミッションやったっけ、映画ですね。私も映画は好きで、ちょこちょこ見たりするんですけども、例えばスウィングガールズとか書道ガールズとか、高校生の方たちが部活動を一生懸命やって全国大会を狙っていくような、そういう映画があるんですよ。例えばあの沿線には四日市南高校とか、先には四日市四郷高校の皆さんとか、それにかかわる学校の皆さんがおりますので、そういう人たち、もしくは別にその周辺にある団体の人たち、どんな形でもいいから、そういう人たちの頑張りを一つ映画にしたりとかしながら、全国発信をしていく。そうすると、やっぱりその映画の中に出てきたところ辺というのは結構話題に出ますから、そこにこのナローゲージがあるとなれば、私は全国から一遍あの地域、四日市市って昔は公害で名を馳せたわけですけども、今、きれいになっておるのやなというイメージも重ねてアピールができるんじゃないのかなって、何かそんなような楽しいイメージでひとつ戦略を組んでいってもらったらどうかなと思います。

そやけど、これ、企てるのに、最初、誰かが思い切った施策で、一生懸命もう熱意を持った人が動きまわらないといけないのかなというふうには思っておるんですね。そういうのを成功させた市町へよく視察に行くと、必ずむちゃくちゃ熱い人がそこには必ず1人おりますのでね。館理事、どうです。

それはもう別としますけれども、そんな思いで、ひとつそういうふうなことも取り組んでみてはどうかなというふうに考えておりますので、意見として。済みません。

豊田政典委員長

伊藤委員のほうから提案をいただきました。

芳野委員からの提案でいろいろ基金につながったりとか、意見をいただいていたので、何度も言いますが、整理したものを改めて次の委員会に出して、さらに深めていくべきものを選びながら、また、市民アイデアも集まってくると思いますので、掘り下げていきつつ整理をしていく作業に入っていくのかなと思いながら聞いていますが、一つ西尾・蒲郡線については、先日、議員連盟のほうで呼びかけいただいて、芳野委員と土井委員と森智広副委員長と私と石川善己委員と5人で行ったんです。少しづれですけども、その中で、結局その運営に、運営にというか、鉄道に対して市の補助金を出しているんですけ

れども、最初2分の1から交渉を始めて、結局4分の1を公共で出していると。でしたよね。そうなっていると。その際に、説明の仕方として、社会基盤であるという考え方を使ったと。使ったというのは変ですけど、そういう理念をもとに議会にも説明し、市民にも、それから、愛知県にもそういう考えを説明した上で、社会基盤整備費みたいな形で税を投入しているんだということ。これは土井委員が前から言われているような公共施設と同じ意味合いだと思いますけれども。というところが一つの示唆を与えてくれたのかなということと、それから、いろいろ説明いただく中で、全市にあんまり関係ないんじゃないかということに対する一つの反論として、愛知県で高校があるんですけども、沿線に。そこに進学しようと思っていたけれども、もし鉄道がなくなったら、進学できなくなる地域があるという意味で、子供たちのこの進学のを奪うことになるんじゃないかと。そういう意味では沿線地区だけじゃなくて、沿線市だけじゃなくて、もっと広い住民に影響があるので、これは税金の投入も必要なんだという、そんな考えを聞かせてもらった。これも一つの参考になるのかなと思いました。きのうも出ていましたけど、四日市南高校へ行こうと思っても、諦めつつある中学生がいるとかということと同じなんですけど。

それと、もう一つは、これはむしろ議員連盟のほうの関係だと思いますが、すごく土井委員もきのう話をされていましたが、それに取り組む保存維持活動をするのに、蒲郡市の数あるいろんな団体、地区社協から自治会から何とか联合会から、もう全部網羅するような協議会をつくって、もう全市的な運動を展開しているというのはすごく印象的というか、もうオール蒲郡でやっているなという、そんな運動になっていて、そんなこともあって、税の投入も議会で認められていったと、そんなことを視察の中で学ばせていただいたのを、印象を持っています。

それから、またもし機会があれば、名鉄西尾・蒲郡線の中に、今、言葉で説明したようなことですけども、皆さんに紹介してもらって、どなたかから、議員連盟の会長か事務局長あたりから、というのもいいかなと思いましたので、発言をさせていただきました。

2ラウンド目が終わりつつあるんですが、日程の打ち合わせもしたいので、きょうの時点でのこの話し合いというのは一旦終わりにしようかと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

また整理した上で引き続きということにさせていただきます。

それじゃ、最後に、委員会の開催日程なんですけど、手元の事項書にある1月25日、1月31日、2月7日というのは昨日決めていただいたんですが、その際に12月、年内にもうちょっと工夫をして日程をとったほうがいいんじゃないかという委員の意見がありまして、改めて調べたんですけれども、大変厳しい。土日もやったらどうだという意見もあったんですが、このあたりをちょっと提案いただいたので決着していくんですが、事務局さん、どうです。ちょっと空き日程について少し話をしてほしいんですけど。

議会事務局桜井主幹

議会運営委員会のほうでご確認いただいております日程の中で、11月定例会議は市長選の結果によって代表質問のあり、なしが変わってきます。ただ、その中で確認していきますと、通告次第ではちょっと理事者の対応が厳しいかなという点と、あと、常任委員会の審査が終わった後のあたりなんですけど、その辺が、ごめんなさい、11月のこの議会の日程がまだ確定しませんもので、なかなか日程をとりづらいというのが現状でございます。

以上でございます。

豊田政典委員長

公務会議のない日がある日があります。ありますが、今、説明があったように、一般質問対応の都市整備部のほうが逆に厳しかったり、また、委員の方にとっては委員長報告を整理してもらうために休会になっていますから、委員、それから事務局のほうが忙しくなっちゃうので、平日は難しいだろうということですね。あとは夜間、土日ということになるんですけれども、そのあたり、どうしたもんかなというところが、今、私と事務局との話なんです。

それと、それじゃ、関連しますので、予算の関係が皆さん気になるころだと思います。その期限というところで。以前、聞いたことがあるんですけど、想定している範囲でいいんですが、平成25年度予算にこの近鉄内部・八王子線絡みの予算がどうなっていくのかみたいなのところの見通しを、少し説明いただければと思うんですけど。都市整備部のほうで。

館都市整備部理事

まだ本当にこれから予算案をきちっと固めて上程をさせていただくわけですので、はっきりしたことは申せないわけでございますけれども、通常、今年度の予算の例からいきますと、私どもとしてはその総合交通全般を戦略会議等も運営しておりますので、そういったものを運営していくための一般的な調査研究費というのを来年度もいただければなという思いで、今、要求をしているとか、あるいは推進計画のほうですね。総合計画の3カ年の推進計画の来年度は3カ年目に当たりますので、その推進計画の3カ年目で、近鉄内部・八王子線に関するものがノミネートされておりますのは、内部駅の駅前広場の調査費、そういったものが一応推進計画のほうに上がっております。そういったものが実際に来年度の当初予算のほうでどういうふうな形で上げさせていただけるのかといったようなところが大きなところかなという。交通に絡んだものを含めて大きなところかなというふうに思っております。

豊田政典委員長

言い方を変えれば、その近鉄内部・八王子線のこの行く末に絡むところは、もちろん7月、8月に結論が出ますから、その先であると。平成26年度当初ぐらいかなということだと思います。平成25年度予算については調査費を計上する予定というか、見通しを持っているということを考え合わせると、その12月に急いで集中的にということはある必要がないのかなというのが私の思いなんですけど、土日を持ってまでということですけど、どうですか。当面この3回でいいのではないかと。

小林博次委員

これは、まとめるのが作文なら、別に年がかわろうと、何しようも、時間があるだけでやっていけばええわけやわな。何かを求めてやろうとすると、これは折り目、切り目をつける。もうちょっと追い込まん、理事者もその気にもならん。ただし、今、動いているのは、近鉄の関係で動いているから、ここで何にもないと、理事者と近鉄側で何か話がないと、何の対応もできやんというのが現実やから、その辺のらみだけやわね。

豊田政典委員長

この参考に答えられる範囲でいいんですけど、近鉄と不定期に交渉していますよね。今後の予定、決まっているところはありますか。いつごろ。

館都市整備部理事

今回の特別委員会の内容も受けまして、来週の11月28日にはまた事務レベルでの打ち合わせ会をする予定にはなっておりますが、その後は、きのうも申しました12月12日に四日市市自治会連合会さんを初めまして、要望会、書面をもって要望に行かせていただくといったのが、今、日程的に決まっているというところでございます。

豊田政典委員長

次回、決まっているのは11月28日だけですよ。その後のというのは決めていないんですよ。どうでしょう。そこで急展開があったりとか、今、1月25日が次ですから、その間に何か協議の中で大きな動きがあったら、もちろんお知らせしますし、急遽日程を相談することになるかもしれませんが、とりあえず1月25日を次回に置いておくというので、どうかかなと思うんですけど、どうですか。よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

もう一度繰り返しになりますが、場合によっては急遽日程を相談することになるかもしれませんが、そのときにはぜひご協力をお願いしたいと思います。それは土日になるかもしれませんが、夜になるかもしれません。よろしくお願いします。

それじゃ、きょうのところはここまでとしたいと思います。どうもありがとうございました。

15 : 46 閉議