

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年4月2日)

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

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。

土井委員から欠席の連絡をいただいています。また、傍聴に12名が入られておられます。

年度が変わりまして、お手元の事項書にあるように、きょうを含めて近鉄内部・八王子線存続については5回の予定をしておりますので、今までの議論を通じて、振り返りながら報告書のまとめに向かっていきたいと思っておりますので、5回、よろしく願いいたします。その中で、4月18日、午後1時30分からは、参考人として近畿日本鉄道さんに来ていただく予定をしております。

本日、いろいろ配りましたが、その前に理事者としては都市整備部都市計画課より8名の出席をいただいております、昨年度から2人かわられたんですね。名前だけ教えてください、かわられた方。

秦都市計画課総務・交通GL

この4月の異動で上下水道局からかわってまいりました都市計画課総務・交通グループリーダーの秦と申します。よろしく願いいたします。

大原都市計画課課付主幹

4月1日、きのうから財政経営課から都市計画課のほうに異動してまいりました大原と申します。よろしく願いいたします。

豊田政典委員長

じゃ、よろしく願いいたします。

手元に幾つか資料を配らせていただきましたが、まず見ていただきたいのは、右上に「130125」と書いてある今後の進め方、1月25日の委員会で確認した内容を改めて頭に入れていただきたいなど。報告書の骨子ということで1番から5番の分類でまとめていこうということを決めていただきました。そのうちの、本日は、1番、2番を中心に資料も用意していただきましたので、説明をいただき、質疑等を出していただいた後、議論をして

いきたいなと思っておりますので、これは頭に入れておいてください。

それから、順番が違ふと思えますけど、近鉄からの参考人招致についてというタイトルのバーを見ていただきたいんですが、タイトル、ゴシックで近鉄からの参考人招致、1枚紙です。これが、4月18日の参考人招致の際に事前に文書にて依頼している質問事項、前回、前々回で決めてもらった内容です。本日取り上げる内容にかかわる部分がありますので、これも頭に置いていただきながら本日の議論に入ってほしいなと思えます。経営形態であるとか、どんな像を近鉄さんは考えておられるか、また、我々としてはどう考えていくかというようなところですよ。

あとは、14回資料というのを今からその部分にかかわる内容を説明いただきます。あわせて、これまでの委員会での皆さんの意見のまとめ、それから市民アイデアを分類してもらったまとめを手元に配っていますので、後ほど使いたいと思えますので、よろしく願います。

傍聴の方がもう一人入られました。

それでは、まず、きょうは1月25日のレジюмеでいうところの事業経営主体のあり方、形態のあり方、それから事業に対する補助金、市からの補助、国・県の補助メニューというところを議題としていきますので、それにかかわるこれまでに請求いただいた内容プラスアルファで資料をつくってもらいましたので、都市整備部のほうから説明をお願いいたします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

それでは、私どもで用意いたしました特別委員会第14回資料のほうをごらんいただきたいと思えます。1ページのほうをごらんいただきたいと思えます。

委員会も少し間があきましたもので、地方鉄道の維持の手法を含めて少し詳しくご説明したいと思えます。

まず、1ページのほうになりますが、まずは上下分離方式についてご説明させていただきます。

上下分離は、施設保有に関する経費の負担の軽減を図るとともに、同一事業者では一つの運資金制度しか許されておりませんので、運賃改定ができないというルールがございます。その関係から、上下分離することによって、別会社にすることで運賃改正ができる、

それに伴って収入を上げることができるというところがベースになっております。

それで、1ページの左のほうをご説明させていただきますが、まず、先にいろいろと言葉が出てまいりますので、1ページ左下のところをごらんいただきたいと思っております。

鉄道事業者につきましては、現在の分類としては三つの種類に分類されます。第一種鉄道事業者、これは近鉄さんやら三岐鉄道さんのように土地、施設、運行まで全て行う事業者がこれに該当いたします。次に、第二種鉄道事業者ですが、土地や線路は保有せずに、他社が保有する施設を利用して運行のみを行う事業者がこれに該当いたします。ただ、これにつきましても車両を保有するケースやら保有しないケース、両方等があるというところがございます。そして、第三種鉄道事業者は、線路を保有して第二種鉄道事業者に運行をさせるというような形になっております。

それで、この上下分離につきましては、代表的な二つの例示を挙げさせていただいておりますが、青い森鉄道の上下分離でございます。

青い森鉄道自身は、東北新幹線の開業によって並行在来線として第三セクターで運営されている会社ですが、これは上下分離ではありませんが、第二種に相当する青い森鉄道のほうは車両を持っております。これは、並行在来線を引き継いだ関係から、JR東日本から車両譲渡を受けておりますので、その関係で第二種鉄道事業者の運営を分担する側が車両を持っておられます。そして、下に該当する土地、インフラの部分につきましては、青森県などによる会社のほうで第三種事業者として保有されております。

そして、最も上下分離としての典型的な例が養老鉄道でございます。下のほうになるものでございます。文字どおり、上の部分は養老鉄道、近鉄の子会社でございますが、これが運行のみを行う。そして、下のほうは近鉄、第三種鉄道事業者として近鉄さん自身が土地、インフラを保有し、車両までお持ちという形になっております。養老鉄道は、ごらんのように運行のみを行う事業者でありまして、養老鉄道は施設使用料という形で近鉄に使用料を払っているという形になっております。

そして、続いて、1ページの右側に移らせていただきますが、公設民営という整理になります。

公設民営は、最近では国土交通省のほうが公有民営という言い方も併用しておりますが、ここでは従来からある公設民営という言葉を使わせていただいております。公である市、県、町などの自治体が土地や鉄道施設を保有し、維持管理を行った上で運営を民間会社に任せる、運行に関する責務は全て任せる民間事業者のほう担う形になっております。ち

ようど制度ができあがりましたころは、制度上の制約として鉄道運行を行う第二種鉄道会社に無償で使用させることはできないルールになっておりましたが、現在では第二種鉄道事業者に無償で利用させるということが許されるようになりましたので、若桜鉄道やら和歌山電鐵、福井鉄道のようなケースが出ております。

まず、そのベーシックなところとして、公設民営の若桜鉄道でございます。自治体側が第三種鉄道事業者として車両、インフラ、土地、全て持っております。そして、これを無償で若桜鉄道に貸し出して、若桜鉄道は運営を管理するという形になっております。

そして、ちょっと例外的になっておりますが、結構本数はあるケースでございます。和歌山電鐵、福井鉄道の例でございます。広い意味の解釈での公設民営になっておりますが、この和歌山電鐵、福井鉄道につきましては、車両、インフラ、これについても保有しながら運行をされております。自治体側は土地を保有しているだけで、あとは各種補助金を打ちながら運行支援をしていくという形になっております。公設民営という形では少し異なりますが、こういう形での運行もなされているというところがございます。

そして、一番下に参考人で来ていただきました小嶋会長のほうから少しお話があった公設民託のお話でございます。公設民営との違いのところにつきましては、公が設置することで土地、鉄道施設、全てこれは下側の自治体側が保有するんですが、運行については民間事業者へ委託するという形になりますので、民間事業者側は運行に関する責務は負いますが、経営に関する責任は全て行政側、公側になるという形で、赤字が出た場合にも補填していくというような形になる。あくまでも民間業者は運行のみを計画どおりに実施するという形でなされている。これが大きな違いでございます。

鉄道維持のために段階的に規正を緩くしていただいたり、新しい制度をつくっていただいたりという形になっておりまして、同じ言葉の仕切りになりましてもちょっとずつ違う形になっているのが各鉄道会社の現状でございます。

それでは、続きまして2ページのほうをごらんください。

これまでにあったご質問の中の項目を整理させていただいたものです。従前にもお示しをしたことがございますが、出させていただいておりますのは、県内地方鉄道として伊勢鉄道の情報を出させていただいております。そして、この表の右端にございます事業者の経営状態、その辺を加筆させていただいております。この辺につきましては、統計年報が発売されておりまして、その辺のデータを載せさせていただいておりますが、最新版でも平成21年度データしか発表されていないというのが現状でございますので、直近のもの

は少し異なっているだろうとは思いますが。

これが全体でございますが、それぞれ赤字が出ているのが、経常収支としては赤字が出ているというのが現状でございます。伊勢鉄道につきましては、平成21年度は若干の黒字でしたが、一昨年度の平成23年度については、台風被害があったりで、3000万円程度の赤字が出ているというのが現状でございます。このページについてはこの程度にさせていただきます。

そして、3ページのほうをごらんください。

鉄道に関する国の補助メニューでございます。これは、3ページのほうは平成24年度中、運営局より出されたガイドブックから提示させていただいています。近鉄内部・八王子線のような地方鉄道で施設を安全に運行するために用意されたメニューでございます。それは、緑色の文字で書かれているところでございます。鉄道安全設備というところでございます。事業名としては、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、この辺でございます。地方鉄道のインフラに関する支援を行うもので、平成24年につきましては3分の1の国費をいただけるという形で実施されております。

そして、4ページをごらんいただきたいと思います。

鉄道事業は再構築事業というものでございます。運行が困難となった事業者向けのメニューでございます。鉄道事業再構築事業として補助率3分の1で支援をいただけることになっております。最近の情報によりますと、一部補助率の緩和というか、補強がなされる格好にはなっておるのですが、現在のところ、収支状況が悪いというか、財政力の弱い自治体がこの事業を実施するときには2分の1まで緩和をするという方向が出されておりますが、この形ですと、指数の高い我が市は、どうもこの制度を導入したとしても現段階では3分の1の補助率しかいただけないのではないかと考えています。

ただ、詳しい情報がまだございませんのであれなんです、この事業に基づいてやられるところ、例えば信楽鉄道さんがこの4月1日からこの事業を使いながらやられるというふうな情報も参っておりますので、これからの事業メニューになるのではないかと考えられます。

私からの説明は以上でございます。

豊田政典委員長

説明をいただきました。

経営形態というのが1番、それから2番目が経営形態と補助の実態の実例をまとめていただきました。3番目は、国の補助メニューというところです。

まず、ここのあたりを十分理解した上でないと議論ができないので、頭に入れていただきたいんですが、ご質疑があれば出していただきたいな。また、さらなる追加資料の請求があればこの時点ですべて出してほしいんですが、いかがでしょうか。

加藤清助委員

今いただいた資料で、4ページの下の方にいろんな言葉が出てくるもので、確認ですけど、4ページの一番下に、特例措置の文章の中に現行の鉄道事業法では実施できない（公有民営）というのが出てくるんですが、これはさっき説明してもらっていた公設民営と公設民託と違うのか、どれかと同じ用語で、役所が違うでこういう言い方をしておるのか。

山本都市計画課長

公有民営につきましては、意味としては公設民営と同じでございます。鉄道の関係のほうにつきましては、譲渡を受けるとかという格好で保有するという形になりますので、設置するよりも持っているというほうがウエートが大きくなるもので、最近では公有民営という形で国のホームページ等では使われ始めております。ですから、ここは公設民営と同じというようにご理解いただければと思います。

加藤清助委員

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か。

森 康哲委員

3ページのほうにL R Tの記述があるんですけども、2ページの資料の中にもこれと同じような形態でL R Tの県外地方鉄道のところに入れることはできないのでしょうか。富山市の実例。

豊田政典委員長

富山市のLRT、補助メニューがかなり大きく違うということで、今回省いていますが、どうでしょう、と理解していますが、執行部のほうではどうですか。

館都市整備部理事

LRTと申しますと、一番代表的なのは富山市ですね。富山市の例になろうかと思うんですが、いわゆる従来からの市電と一体的な経営がされておりますので、そこが切り分けられるかどうかはちょっと、今、私ども、LRTの部分と従来市の部分と、経営の指標のあたりなんです、その辺はちょっと今のところつかんでいないので、その辺が入手できるかどうか、そのあたりは調べてみないとわかりません。

これまでは、例えば港に行く線路をLRT化したときの事業費であるとか、設置に係る経費についてはある程度つかんでおるんですが、若干、さっき申しました経営の部分、その部分は切り分けられていないかもしれませんので、そのあたりがちょっと不安ですが、調べるだけは調べてみたいと思います。

豊田政典委員長

じゃ、次回までにわかる範囲で追加させてもらったやつを配付すると。きょうのところは、それぞれ理解している範囲で頭に入れて議論をしてください。

ほかはどうでしょう。現時点ではよろしいですか。

ざくっとは頭に整理できたと思うので、その次に、これまで委員の皆さんが出された意見と、それから市民の皆さんからいただいたアイデア、それから、小嶋参考人さんからいただいた意見の関連部分を事務局でまとめてもらいましたので、これの意見まとめというやつを見ていただきながら、事務局、ざっとというか、早口で朗読していってもらえますか。1番と2番ですね。

栗田議会事務局主事

わかりました。

事務局でございます。

それでは、順番に朗読のほうをさせていただきます。

まず、1番としまして、事業経営主体・形態のあり方。委員会における意見としまして、

第1回の委員会で、まずは近鉄での存続ということについて議論をしていくべきという意見が出されました。第8回の委員会では、鉄道を買取り、ボランティア団体に運営させてはどうかというふうな意見も出されております。

市民アイデアについてでございますが、事業経営主体が実施する事項としまして、分社化の検討を行うべきというふうな意見が出されております。また、市が実施する事項といたしまして、1番としまして三岐鉄道北勢線の事例を参考にして第三セクター化の検討を行うべき。2番、分社化の検討を行うべき。3番、市が近鉄内部・八王子線を他の鉄道会社へ事業譲渡し、国庫補助を含め検討すべき。4番としまして、市営化を検討すべき。5番としまして、既存の経営主体で実施し、市は赤字補填を検討すべき。

参考人からの意見でございますが、1番としまして、公設民営とは、公の役割は公が果たす、民の役割は民が果たすということであり、それぞれの責任体制をしっかり持つということが重要である。経営を任せられる事業者を選ぶのが行政の責任である。2番としまして、公設民営方式について第三セクター方式を取り入れているところが多いが、第三セクター方式はうまくいかない。経営的なことを中心に考える民間と公の考え方は一致せず、次第に経営がなりたたなくなるからだ。この種の事業は、本来、民間でできない事業であるということを理解できるかどうかは鍵である。3番といたしまして、地域の公共交通を民間企業が担っているのは日本だけである。海外では事業として成り立たないことを把握しており、公設民営方式を取り入れているという意見がございました。

2番といたしまして、事業に対する四日市市からの補助内容、国・県の補助メニューについてでございます。

委員会における意見としましては、第1回にて公的資金の投入がどこまで可能なのか検討すべきというふうな意見がございました。また、第3回の委員会では、運営費補助の今後の方向性について議論を行うべき。第6回としまして、県に対して協力要請を行うべき。第7回の委員会では、名鉄西尾線で実施している団体利用に対する市の補助制度の検討をしてはどうかというふうな意見が出されてございます。

市民アイデアについてでございますが、1番としまして、他市の事例を参考に補助制度の検討を行ってはどうか。2番としまして、市または県や市が協力して定期券の割引率分の補助を近鉄に対して行ってはどうかというふうな意見がございました。3番といたしまして、路線に係る固定資産税を免除してはどうかというふうな意見でございます。4番といたしまして、補助を行う場合は県への協力要請を行ってはどうかというふうな意見でござ

ざいます。

最後に、参考人の方からの意見でございますが、1番といたしまして、公設民営方式を採用した場合、民間の努力で削減できる経費には限界があるため、削減し切れない経費については補助が必要であるというふうな意見を頂戴してございます。

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。

といった意見を踏まえながら、これより1番の項目、事業の経営主体・形態のあり方ということで、今までも時々意見は出されましたが、真っ向からこのことを我々として意見を出したということはないので、きょうのところはそこから始めたいと思います。その中に補助のことも関係してくるかもしれませんから、含めてもらっても結構ですし、資料と理事者に対しての質疑を含めてもらっても結構です。

まずは、事業経営主体・形態のあり方について皆さんが今現在考えていること、また、疑問点を出し合っていたいただきたいなと思っておりますが。

小林博次委員

特別委員会のまとめのまとめ方なんやけど、市民からのアイデア募集とかいろいろあって意見が出るんやけど、例えば経営についてどうなのかとか、ジャンルごとにきちっと分類したほうがわかりやすいと思うんやわ。だから、市民のアイデア、ほかのことで言うと問題が出るとあかんので、第三セクター化をやれというのは、新しい経営主体でこんなような意見があったよということでまとめるほうが僕はいいと思うよね。

豊田政典委員長

経営形態については、きょう出した部分しかなかったんですよ。一番多かったのは3番、4番のところ、存続改善策とか、そういったところが中心になっておるもんで、全てを網羅してもらっているんですよ、まとめてありますけど。

小林博次委員

全部書くのならもっと発言内容をずっと書いてもらわないと、短いと混乱を招くので、

それだけ頼みます。

豊田政典委員長

そうしたら、原本のやつで抽出したやつをまた配りましょうか。

小林博次委員

いや、それは配ってもらわなくても、聞いておるとわかるでええんやけど、分別するならそういうふうに分類してもらおうほうが、市民アイデアと分別するのがええんやけど、全然違う意見が入っているわけやで、我々の発言もまだ踏み込んだ発言をしていない部分が随分あるわけで、だから分け方だけ注意してやってもらおうとありがたいと、そういう意見です。

豊田政典委員長

わかりました。注意させていただきます。

ということで……。

小林博次委員

ちょっと資料請求をしてもいいかね。

豊田政典委員長

結構です。

小林博次委員

近鉄の人件費と、それから再建された鉄道会社の人件費と、それ以外の大手と中小私鉄の人件費を年代で比較して出してもらおうとわかりやすいので、そういう資料をいただきたい。

豊田政典委員長

近鉄というのは。

小林博次委員

今の近鉄の人員費。

豊田政典委員長

近鉄内部・八王子線の。

小林博次委員

いいや、全線の人員費。

豊田政典委員長

全線の人員費。

小林博次委員

だから、合理化の努力をしたということらしいけど、駅員を置かずにという努力をしたみたいやけど、実際には人員費が高過ぎて、我々からいけば、経営努力が足りないのやないのと思っている部分があるわけやね。だから、人員費という切り口でちょっと比較してみたい。

だから、補助金を出すとか出さんとかいう以前の問題でね。

豊田政典委員長

提出資料として、近鉄の人員費が高いのか安いのかわかるように、また、努力してきたとすれば、どこを。

小林博次委員

三岐鉄道なんかでも、近鉄から古いのが来たら人員費が高くて困ったけど、今、自分のところで養成したら人員費が安いので、だから採算ベースに乗ったという意見があったわけやから、一遍参考のためにどんなことになっておるのかなというのが知りたい。

豊田政典委員長

それ、一つ目ですよ。

今の準備、できますか。わかりにくかったら、理事。

館都市整備部理事

先ほど課長が年報という説明をしましたが、鉄道年報というのがございまして、それによりますと、会社ごとの人件費が幾らでとか、そういう今も回答が出ております。それを過去にさかのぼってどれくらい減ってきたかとか、そんな。そうじゃないですか。

小林博次委員

いやいやいや、そんなことではなくて。

大体、今現在、例えば50代ならどんなものなのというやつを比較して見られるようなものはないのかなど。別に給料をようけ出すのはあかんとか、そんな話とは違うんだね。

館都市整備部理事

年代別の給料がどのくらいかとかいうのは、鉄道事業者側に聞いてみないとわかりませんものですから、一度そういうのが出ているのかどうか、公表されているのかどうかも含めましてちょっと聞いてみないとわかりませんが、私どものほうで調べられるのは、先ほど議員の趣旨からしますと、これまで経費の節減に努力してきたと言っているけど、実際に、例えば近鉄さんがどれくらい人件費をこれまで、過去10年ぐらいの間で絞ってきたかとか、一方で地方鉄道の三岐さんであったりとか、そういった場合、身近なところ辺のどこかの地方鉄道はどれぐらいの人件費をかけてずっとこれまできているかとかですね。それに対して、そのときの従業者数が多分つかめると思いますので、単純に従業者数でそれを割ったりという、年代別の1人当たりの人件費はわかりませんが、全体としての1人当たりの人件費はひょっとして出せるかもしれないなと思っておりますので、そういうのでうでしょう。

小林博次委員

平均的な話では、実態がどんなかわからんから、何歳ぐらいの人はどのぐらい出ているのか、再建されたところは一体どれぐらい支払っているのか、どんなぐらいの格差があるのかね。

館都市整備部理事

その辺は聞いてみないと、経営に係ることなので相手方に尋ねてみます。その結果、出てくるかどうかだけ、その辺はご勘弁いただきたいんですが、一応聞いてみたいと思います。

豊田政典委員長

それと、近鉄から経営主体が移った鉄道、今、含めて言われたその比較みたいなことですよね、目的。

館都市整備部理事

私ども、北勢線の場合には、譲渡された後の人件費がどういうふうに、徐々に下がってきているんですけども、それはデータとしていただいていますので、それはお示しできます。それは、ただしトータルで、トータルの人件費です。

小林博次委員

ほかの路線がどんなことになっているのか感覚的にわからんから。

館都市整備部理事

和歌山電鐵も総額では譲渡後どれくらい人件費を下げてきたかというのはわかります、総額として。

小林博次委員

総額ではないので、聞いても余りわからんな。

経営全体の話なら総額でいいけど、1人当たりどんなもんになっておるのかなと。

山本都市計画課長

人件費につきましては、一度商工農水部のほうに聞いたことがあるんですけども、全県レベルでこの業種の平均人件費とかというのは統計としてとるらしいんですけども、各社になってくると経営状態に入るもので、なかなか統計データとしてないということは

伺っております、それで、鉄道年報のほうで鉄道会社の年度単位の人件費総目というのが統計資料もあるんですが、個別の30代の人件費とか50代の人件費というのは追えないというのが現状でしたので、鉄道会社には確認はとっていますが、非常に難しい内容ではないかと思えます。

豊田政典委員長

今、関連した情報だと思います。

諸岡 覚委員

ちなみに、ネットに出ていますけど、35歳で524万円、45歳で663万円、2009年現在。

豊田政典委員長

近鉄ですか。

諸岡 覚委員

はい。すぐわかりました。

小林博次委員

近鉄の部分がそうであっても、他と比較できる資料がないと……。

豊田政典委員長

つまり、近鉄がこのままやっている状態の人件費がどんなものかと、他社と比べてね。というのは、比較できるような資料があるとありがたいということですね。

諸岡委員の情報も踏まえて可能な限り対応してください、次回まで。

ほか、資料請求でも質疑でもいいですし、一番求めているのは、経営主体、形態、形のあり方についての議論に入っていきたいなと思っていますので、今、挙手をお待ちしています。

中川雅晶委員

経営主体の質疑というか、意見で、踏み込んで発言してもいいということなんですよ

ね。

きょう、この経営主体についてというか、上下分離方式、公設民営について1ページでわかりやすく資料提示していただきましたけれども、下のほうでも公設民営については経営責任がどこが持つのかというのがなかなか、公設民託とか公設民営とかという概念はよくわかるんですけども、最終的にどこが経営責任をとるのかというところの問題と、それから大きい意味での公設民営にする自治体、本市としての公設民営に対する考え方であったり、公設民営に当たっての経営責任とかという、鉄道だけではなくて公設民営に関する考え方についてお伺いさせていただきたいなと思うんですが。

豊田政典委員長

鉄道だけじゃなくてということ。

中川雅晶委員

公設民営に対する考え方、例えば本市の公設民営しているものはいろんな分野であると思うんですけども、そこが公設民営に対する本市の基本的な考え方と経営責任等を含めてどういうふうになっているのかということをお教えいただきたいなという部分があるんですが。ちょっと広げ過ぎですかね。

豊田政典委員長

私も100%で理解していないんですけど、わからなければ、また反問しながら、答えていただけますか。

館都市整備部理事

ご質問の内容としては、鉄道に限らず、今市が保有しているそういった施設で公設民営しているものの基本的な考え方ということですね。

それは一言ではなかなか、いろんな施設がございますので、私どもの部だけでなかなか一概に言えないところがあるのかもしれませんが、例えばああいう指定管理のようなものも公の施設ですね。あれは公設民営なのか、公設民託なのかもしれませんが、利用料金制を敷いているような場合は公設民営なのかなというふうな気がいたします。

それ以外で、私も全部頭の中に入っているわけではございませんので、公設で民間に経

営を任せているといったものがあるのかどうかは今ぱっと思ひ浮かばないんですけども、今、利用料金制の駐車場であるとか、それは若干公設民営に近いかなと思うんですが、ほかに何かそういったものがあるのかどうかは今ちょっと浮かばないんですが。

中川雅晶委員

今すぐ完璧な答えを求めたいというわけではなくて、本市の基本的な、いろんな業種とか、業態によってとか、主義とかによってももちろん違うという部分はありますし、いわゆる指定管理においても利用料金制を敷くことによってどこが経営責任をとるのかという部分も変わってくると思うんですけど、次回でも結構ですので、公設民営に対する自治体の考え方とか、本市の考え方というのを整理しておいていただければありがたいなと思いますので、それだけお願いします。

豊田政典委員長

公共施設の運営とか、運営を委託している場合に、指定管理も含めて、それぞれについて例を挙げて、考え方というのはどのあたりの考え方なの、なぜとか理由とか、そういうことですか。

中川雅晶委員

実態であればいいと思うんですが、過去ずっと完全に、例えば民営化をしているものもありますし、いわゆる指定管理制度を敷いているものもありますし、外部委託しているものもあるとは思うんですけども、それもいろんな種類によってされているとか、選択をされているし、公設でやっているものもあれば、民営化しているものもありますし、それぞれあるとは思うんです。いろんな経緯もありますから、一概に全部が全部、全て論理的に一本化しているような考え方ではないのかもしれないですけども、ただ、本市がそれぞれ公設民営化しているところには一定の考え方があると思いますので、それを外枠でもいいです、ガイドラインでも結構ですが、その基本的な考え方というのを示していただければありがたいなという。

豊田政典委員長

つまり、この路線について公設民営では、経営形態を考える場合にほかの事例を参考に

しながら考えたいと。直営を選んだ理由、それから民営化を選んだパターンというのを整理した上でこの路線について考えてみたい、そんなことですよね。

中川雅晶委員

今、述べさせていただいたとおりなんですが、例えば右の公設民営化について、1ページのところに載せていただいていると、自治体のかかわりはいろんなパターンがここにもあると思うんですけれども、そもそも鉄道だけではなくて、広い意味で公設民営化にしているというのは、いろんな、例えば施設だったりとかと自治体の場合はするわけですが、それが広く市民の、特別にそこだけの利益享受者だけではなくて、市が市として公設民営にするという論理的なものがあると僕は思っておるんですけれども、その部分で整理いただければという話です。

豊田政典委員長

対応してくれますか。

館都市整備部理事

かつて、保育園とかエスペランス、民営化をしてまいりましたので、そのときの考えを探してまいりまして、そのときどんな基本的な考え方を市がしていたか、そのあたりを一応調べてまいりますが、そういう事例としてですね。

今の統一見解ということでないかもしれませんが。当時の考え方でよろしいですか。一応そういうのを調べてまいります。

豊田政典委員長

お願いします。

ほかにどうでしょう。

森 智広副委員長

経営主体、形態の話なんですけれども、4月18日に近鉄さんの参考人招致のほう控えておるので、これ、どういうふうにお話をしていくかというのは大事だと思うんですけれども、何がいいのかという終着点を探るのは、まだ今の段階では早いと思っております、

やはり優先順位を決めていくというほうがいいと思うんですけども、まず近鉄さんと交渉があるので、近鉄さん主体で何とか存続をできないかというところを模索していった、それがかなわなければどうするんだという、そういうストーリー性のほうを基軸に置いていかないと、いきなり公設民営がいいんだというときと、近鉄さんとの交渉がある中で、対応としても余りよくないのかなというのがありますので、既にもう公設民営がいいんだという方もいらっしゃるかもわからないですけども、一応近鉄さんの現形態、もしくは子会社化で模索していった、それがかなわなければという流れになっていくのかなとは思いますが。4月18日以降、これがどうなるのかというのわからないですけども。

豊田政典委員長

口頭でいいんですけど、ざくっと考えられる形のあり方として、僕がしゃべるよりも課長に説明してもらったほうがええんですけど、まず近鉄の子会社というのは一番変化が少ない形じゃないですか。その後、これって説明できますか。おおまかな形。

山本都市計画課長

確かに現状の近鉄さんで変更を行っていただく、次のステップが近鉄さんの子会社で運営していただく、そして次のパターンとして考えられるのは、第三者譲渡をして、別の鉄道会社さんでやっていただく、そしてもう一つ進むと、完全に公営としてやるかということになるかとは思いますが。

1番が現状の近鉄さんのままで、赤字分をどうかするという形になるかと思えます。近鉄さんのままであれば料金改定ができませんので、子会社化して別料金体系で子会社としてやっていただく。これのほかにあれば、違う鉄道会社さんでやっていただくという3番目の選択肢。4番目は公営企業、第三セクター及び直営かもわかりませんが、公が完全に経営を担う。運行から全て担うということになる。これのいろいろ枝は出ると思えますけれども、とりあえずそうかと思えます。

豊田政典委員長

その4番目、公がかかわるというところに第三セクターであったり、公設民営であったり、市直営であったりというのが今の分類だと4番目になると。公がかかわることですね、経営に。そういうのを整理したらよかったね。

森 智広副委員長

あと、この優先順位は基本的にそうなんですけれども、例えば、ないと思うんですけれども、全額運営費補助なんかも実質は公営みたいな感じになってきますよね。全額運営費補助、赤字補填というのも、それは、事業者は違いますけど、事業者は何であれ、そこまで踏み込むと最後の公設みたいに実質的になってくるんですかね。

豊田政典委員長

それは1番、2番と違うんですか。近鉄もしくは近鉄子会社が経営責任もあるし、自由もあると。

森 智広副委員長

3もそうですか。

豊田政典委員長

3でもそうですね。

また整理しますが、口頭で申しわけないんですけど、もう一回いくと、変化の少ないほうからいくと、今のまま近鉄本体が経営する。それから2番目としては、近鉄100%子会社というのが二つ目。三つ目としては、近鉄は無理だよということになったら、別会社が事業を100%行う。4番目として、四日市市などの公が経営主体に入っていく。そのパターンは幾つかあると。第三セクターであったり、何であったり。それぞれに課題があったり、メリットがあるんですよね。それを整理せなあかんですね。

中川雅晶委員

その整理が大切かなと私は思いますし、私が先ほど公設民営についての考え方を聞いたのは、別に公設民営にシフトせいと言っているわけではなくて、選択をどれにするにしても、これから近鉄さんとお話をするにしても、本市の考え方というのは基本的なものはやっぱりきっちりと確認をしたかったという意味合いでお尋ねしたんで、今言われた近鉄の赤字補填というか、近鉄さんにやってもらうことから子会社化、第三者譲渡、それから公営化と、公営化の中にも第三セクターがあって、今言った公設民営のいろんなやり方と

いうところを示されましたけれども、例えばもう事ここに至っているのであれば、近鉄さんにやってもらうとなれば年間補填しなきゃいけない金額というのは大体指し示されているわけですが、ほかの部分においても一体どれだけの税金の投入をしなきゃいけないかという概算の数字を遡上に上げて整理をして話をしなきゃいけないですし、もう一つは、大切なキーワードとしてはどこが経営の責任というか、責任を担っていくのかということ、金額と責任の主体がどうなのかということと、それから税金の投入をするに当たっては、市民の理解を得られるというところの部分の観点から議論をしていかなければならない。どこの部分が一番市民の有効な税金の投入の仕方であるかどうかということはこの調査特別委員会である程度の狭めたところで議論をしていかなきゃいけないんじゃないかなと思うんですが。

豊田政典委員長

そうですね。言われるとおりだと思いますが、今、きょうの時点で明確な資料をつくっていないので申しわけなかったんですけど、行政内部でもいろいろ検討されていると思うんですけど、今、口頭で言っておるようなわかりやすい資料ってないですか、すぐには。理事、もしかしたらどうって。

館都市整備部理事

結局は、経営形態によって行政がどれだけかかわっていくかというのがだんだん、先ほど一番行政がかかわらないところから最もかかわるところまで順番に1、2、3、4とあったわけでございます。それに応じて責任というよりも実際に税金というのか、公費で補う部分がだんだんふえていくということになるわけでございます。このあたりがまさに一番議論をしなきゃならない、鉄道として残す場合にどのあたりで合意をとっていくか、市民も含めて、議会の皆様も含めまして合意されていくかということが大事なところでございますので、まずはその金額がなかなかお示し、まだまだそこまでの熟度は行っておりませんが、そういった概念的にもうちょっとわかりやすい、きょうは1ページのところでは形態の資料をお示ししましたが、それぞれの形態に応じて、例えば経営責任はどこがどれぐらいの割合になっていくのかとか、どこが担うのかとか、あるいはそのときの公的負担は大体どれぐらいが、付託する事例からするとパターンとしてどうなっているのかとか、そのあたりを少しわかりやすいような図表にしたようなものがないかなということ

頭の中で思っております。

それが次回までに簡単なものができるかどうかというところで今思っておるんですが、それを議論の題材にさせていただくということは可能かもしれません。

豊田政典委員長

そういうふうに国の補助メニューが使えるところ、今はないですね。

館都市整備部理事

国の補助メニューは……。

豊田政典委員長

今、次回にと言ったところの資料はないですね。

館都市整備部理事

ばらばらにあるような状態ですので、考え方のあれが、それを整理したような表にはしていませんので、それをさせていただこうかなという思いでございます。そこに補助メニューなんかも入れたりしていければ。

豊田政典委員長

その資料はきょうは出せないみたいなので次回に整理してもらいますが、それに関連した意見、請求があれば。

森 智広副委員長

先ほど私が言いたかったのは、済みません、この問題に2軸があって、経営の関与の度合いと要は補助金の出す金額の多寡というのですか、2軸があると思うんですね。例えば、四日市市の関与度合いが深まれば金額がふえるというわけではない、比例ではないとっていて、例えば近鉄さんにしても一番遠い、四日市市に全くかかわらない状況ですけども、補助金が高くなる可能性もあるとか、その辺の2軸関係をわかるようにしていただければいいなと思うんですけどね。

館都市整備部理事

結局、先ほどは経営の形態を申したわけですが、先ほど小林委員からも指摘があったような形で経営をスリム化することによって市の負担が減っていくということがあるわけですがね。経営形態だけで決まるんじゃないくて、実際の経営者がどれぐらいそれを努力していただいているかにもよって公費の負担が変わってまいります。したがって、そのあたりを、小林委員はそれをおっしゃったんだと思います。

したがって、第三者譲渡などをしていく場合には、当然、近鉄さんよりも経営をより効率的にやっていただくところが見つかれば、市の負担というのはぐっと減ると。これはこの前の小嶋参考人さんのお話からわかるわけですが、若干一概には言えないかもしれませんが、とりあえず、まず形態によって市のかかわり方の度合いが変わってくる部分は当然まずありますので、まずそういう整理と、それに先ほど副委員長がおっしゃられた実際の経営者がどれぐらい努力をしていただくかによって、それがさらにまた市の負担が下がっていくと。それはその選び方によって変わってくると。まさに先ほど小嶋さんのおっしゃる選定をするところが大事だというのは、まさにそういうところかなというふうな思いもございますので、そこがうまく表現できるかどうかわかりませんが、それも気をつけながら一回図表で整理してみたいなと思います。

豊田政典委員長

今の資料絡みで、あと、注文とか質問とかがあれば、この際出しておいてほしいんですけど。

小林博次委員

今後の進め方でこう書いてある中で、今、事業主体なり形態の話に入ってしまったのが、実は1番に書いてあるわけね。2番目にどの形態かわからんけど、事業に対する補助メニューの問題が議論されるね。それから、3番目になると、またぐっと話が戻って、経営改善に入っているわけね、これ。環境整備なんかも経営改善の一つになるわけね。

だから、ちょっとここを整理してほしいんですけど、例えば経営形態の論議をするのなら、我々素人がいろいろ考えて議論というよりは、むしろ、例えば公設民営の場合はどんな対応があるのやというのが我々の調査項目やな。それから公設民営、公設公営、形態によってこんな形態の場合はこうですよというのが答えとして用意されてくるということになる

と思う。

今まで議論しておいたのは、例えば僕のほうから提案したのは、このまま進んでいってもなかなか市民的なコンセンサスを得るのが、公的補助を入れる場合、難しいよと。であるとするなら、市民に関心を持ってもらうために例えば枕木に1本幾らと市民に投資してもらうだとか、壁面に絵を描いてもらったり、市民参加でできるだけ四日市市民の理解、もしくは利用する市民の理解を得るための努力が要りませんかという提案をしておいたわけね。これは、3番目の経営改善策と、それから新しい2番目の補助金をどうするのというときに何か取り組みがないとなかなか金が入らんし、この市民アイデア募集も市民の理解を得るといふことの大きな一つの役割を果たしたと思うんやけどということで、ちょっと整理して、議論してもらおうほうがええと思うので。

豊田政典委員長

そうなんですよ。

小林博次委員

そうやろう。

豊田政典委員長

そうなんですけど、つまりこういうことだと思うんですけど、3番目の改善策や環境整備を考えるときに、近鉄がやっている場合にできることというのは、こっちから申し入れみたいな形ですよ、提案ですよ。それとは別に、市が経営に関与するのであれば、また広がっていくと、市民の皆さんの協力を得ながら。だから関係してくるんですよ、当然、主体によって。ここをリンクさせると言われるのもよくわかるんですけど、それを整理せいというわけやろ。

小林博次委員

そうやって整理したほうが議論しやすいやろ。

豊田政典委員長

もう頭が混乱してきた。

小林博次委員

経営形態の話まで行って、また経営改善の話になると話が戻ってしまうような感じがするので、だからちょっと整理してもらおうほうが、ここにまとめを書いてもらうときにも、これ、両方一緒に書いてあるんで混乱するんだけど、そういうこと。

豊田政典委員長

今の件、関連。

芳野正英委員

小林委員がおっしゃるような経営改善の提案、本当はもう少しここへも突っ込んでよかったのかなと思っていて、ただ、やっぱり僕らの中でもなかなか近鉄がそこを受け入れないだろうなという思いがあって控えた部分もあったんですけど、それもわからない話、逆に言うと、近鉄以後の、今、経営形態の話にも入り込んでいるところもありますので、一部、そうすると、やはり鉄道として残すときに、先ほどおっしゃったようないろんなアイデアをもう少し特出しする場所というのがあるのもいいのかなと。こんなアイデアがある、こんなアイデアがあるというというのは、市民意見の募集もその一つの流れだったのかなと思うので、どこかの部分でそういうふうにして、どこの事業主体が受けるか受けないかは別として、鉄道事業として存続するのにこういうアイデアがあるんじゃないかというのは、少しやってもいいのかなという気がしますね。

豊田政典委員長

それはやるつもりなんですよ。1、2、3、4、5と進めようと思っと思った。ただ、言われるように、3にしる4にしる、主体によって違ってくるやつがごちゃまぜになっただけです、今。小林委員が言われるように資料の作り方も両方が混ざって整理してあるもので、それを主体によって区別したものにつくり直したほうがいいんですよね。それをできる範囲でしてもらおうかなと、今、事務局に目線をお願いしているところなんですけど。やろうと思っているんです。今、1番、2番をやっていますから。3、4を深めていく部分をピックアップしてね。

ちょっと休憩させてもらっていいですか。

今の意見も踏まえて、休憩後、入っていきますが、じゃ、45分まで休憩させてください。

14:32 休憩

14:47 再開

豊田政典委員長

それでは、委員会を再開いたします。

休憩中にも資料のことで正副委員長で話をしていたんです。3番、4番のところを何とか分類できないかという話をしていたんですが、少なくともきょうのところはまだうまくできていないので、次回からの課題にさせてもらっておいて、まずは1番、2番、休憩前に議論をいただいている資料請求いただいた事業の経営主体・形態、それから補助の関係について、きょうのところ、次回の資料請求もいただきましたので、これ以上の議論がなければ、次回、また資料を見てもらいながら深めていくということにさせてもらおうかなと、きょうの区切りとしては、1番、2番についてはと思ったりしているんですが、どうですか。

芳野正英委員

済みません、1ページのいろんな手法ですけど、前もちょっと聞いたかもしれないですけど、それぞれどの手法を選択したかというのは、それぞれの鉄道事業のそれぞれの理由があるのかなというふうには思うんです。例えば、青い森鉄道だと、東北新幹線ができたからといういろんな理由があると思うんですけど、それぞれのメリット、デメリットとか、こういうときにはこういうのがふさわしいとかという色分けというのはなかなか難しいんですかね。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

芳野委員がおっしゃる意味合いのところはわからないわけでもないんですが、非常に難しいと思います。制度ができて、その事業をその制度にのっとってやっていく。そうすると、次のときにまた少し制度が変わったりとかというところがありまして、可変している

というか、その事業主体同士でいろんな諸調整をされて国のほうにいろいろお許しをいただいているという形がありますので、同じ上下分離でも亜種がいっぱいあるというのが正直なところですよ。

ですから、公設民営についても普通でいけば全部行政側が持って、運行だけするというのがベーシックなんでしょうけど、やっぱり和歌山電鐵やら福井鉄道のように車両を持ったりとかといういろんなケースがありますので、例えば従前の事業者から鉄道車両をいただけるかどうかとか、近鉄内部・八王子線のように作りかえないと無理だとかという、簡単に入手できるのかどうか、車両台数がたくさん要するのか要らないのかということも多分に組み合わさってなっていますので、大きなくくりはできるんでしょうけど、細分化すると事業者の数だけ種類があるという形になるかと思います。

芳野正英委員

確かにそうだろうなと思って、私も気をつけては考えているんですけど、なかなか正解ってないなと思っているんですけど、少なくとも公設民営の上と下、広義なのかベーシックなのかという部分で、自治体側として、我々としても下を考えなければあかんで、それぞれの自治体への聞き取りなんかしてもらって、どういう形でこういう判断に至ったのかという過程ぐらいは今から調べておいていただけたらと思うんですけどね。

例えば福井鉄道だと、どうしても市街地にあるので、土地は保有できてインフラはやっぱりなかなか実際には持てなかったのかなという推測をするんですけど、そういう部分ももしよかったらその確認をしていただいて、なぜ福井鉄道ではインフラまでは持てなかったのかとか、そういう理由を幾つか集めておいていただけたら今後のどの選択肢を、これ、選ぶかどうかはまだわかりませんが、近鉄以後というときの話のときに、より納得できるというか、説得力のある材料が出てくるのかなと思うので、各自治体がどういう判断でこういう保有の仕方になったのかという詳細な調査みたいなのがもしできればなというふうをお願いをしておきます。

館都市整備部理事

少し聞き取っている都市もございしますが、その事例が多くはございませんものですから、少しお時間を頂戴しないといけないと思いますが、次回までにというところちょっとつらいんですが。

豊田政典委員長

それじゃ、1、2 関連で今の時点で質疑とか次回への資料請求があれば出していただいて、終わった時点で区切りとします。

芳野正英委員

さっきの事例はそんなに多くなくてもいいんですけど、ここに挙げているような部分だけでも次々回とかぐらいでわかれば一度お願いしたいというのと、調べていただいた伊勢鉄道なんですけど、これ、そのまま第三セクターというのが一つの選択肢かなと思うんですけど、この基金をつかって、そこからいろんな拠出をするという、要は市や県の実質負担はなくて、初めにつくった基金で拠出していくというのは、これ、第三セクターとしてはそういうのが多いのかな。これ、たまたまそういう时期的にこういうふうにつくったのかだけ教えてもらいますか。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

この国鉄から譲渡を受けたというか、営業を引き継いだところは、基本的に国から転換交付金なるお金が出ておりましたので、それを使わずに基金として持って、そこへ沿線市町、伊勢鉄道の場合ですと、全県レベルで基金を寄せていただいて、そしてそれを運用しているという形になっていきますので、国鉄から移ったところはほぼ同じ形になっているはずですよ。

芳野正英委員

ありがとうございます。

あと、この基金への積み増しみたいなのは今はやっていないということですか、市や県は。

山本都市計画課長

総額 8 億円ほどの基金でスタートしていますが、今は、これは基金の積み増しはなされていないという格好になっています。

豊田政典委員長

ほか、1、2 関連でありますか。

いいですか。

(なし)

豊田政典委員長

ないようですから、次回、きょう出された資料を用意していただいて、さらにそれをもとに議論を深めていくことにしまして、きょうのところ、3、4を少し考えてほしいんですけども、休憩中の正副委員長の話では、今から事務局に改めて読んでもらいますが、経営形態によって分類できないかということを考えていたんですけども、結局、近鉄がやる場合には提案にすぎないけれども、受け入れてもらえばできるということ、それから、市が関与できるのであれば、市の判断でできる。全部そうかなという感じなんです。そんなことも頭に入れながらざっと事務局と一緒に見ていきたいと思いますので、栗田議会事務局主事さん。

栗田議会事務局主事

そうしましたら、順番に読み上げさせていただきます。

2 ページでございます。

3 番の事業経営の改善策（早期に、出来る事項）というところでございます。

豊田政典委員長

済みません、その中でこれはもう少し議論を深めようじゃないかというのを後からお聞きしますので、その頭で一緒に聞いておいてください。

栗田議会事務局主事

済みません、失礼いたします。

それでは、委員会における意見といたしまして、1 番ですが、事業経営主体が実施する事項といたしまして（市が関与出来る場合）ということでございますが、第7回の委員会

で、目玉イベントの開催などによる乗客増加の検討という意見がございました。2番、市が実施する事項でございますが、第2回の委員会で、他市の取り組み事例が当市でも活用できるかどうかの検討ということでございます。第8回の委員会では8項目出されておりますが、順番に、未利用地を利用した乗客増加策の検討、沿線民家の壁を装飾するなどの乗客増加策の検討、乗車証明があれば商店街などで割引を受けられるといった施策の検討、飲酒運転の禁止とあわせて鉄道利用をPRする。基金の設置の検討、高齢者等のターゲットを絞った利用者増加策の検討、観光マップの作成、フィルムコミッションでの利用者増加策の検討という意見がございました。

3番といたしまして、市民などが実施する事項ということでございますが、第8回の委員会で、ボランティア車掌として切符回収（伊賀鉄道では、シルバー人材センターの職員が実施）しておるということでございます。

市民アイデアについてでございますが、こちらにつきましては順番に読み上げると、時間の関係もございますので、項目だけを順番に読み上げさせていただきたいと思っております。

事業経営主体が実施する事項、市が関与できる場合でございますが、1番目が電車内のイベント、1項目でございます。企業との連携で2項目の意見がございました。固有価値の創造で3項目、オリジナル切符の作成で2項目でございます。運賃等の見直しで2項目、人件費の削減で1項目の意見がございました。営業外収入の確保で1項目の意見がございました。また、キセル乗車の防止で1項目の意見が、広報活動で3項目の意見がございました。

2番といたしまして、市が実施する事項でございますが、1番目で、駅周辺への施設の誘致で1項目の意見がございました。沿線施設等でのイベントにつきましては、1番から5項目の意見がございました。企業との連携につきましては2項目の意見を頂戴しております。固有価値の創造では1項目の意見でございます。観光施設については2項目、広報活動については1項目です。意識改革としましては2項目頂戴しております。その他の意見につきましては、下記の6項目、意見を頂戴してございます。

3番で、市民等が実施する事項といたしまして、固有価値の創造につきまして1項目、意識改革につきまして1項目の意見を頂戴しております。参考人からの意見といたしましては、1番、事業経営主体が実施する事項、市が関与できる場合でございますが、1番としまして通学定期の割引率が8割と大き過ぎるため、全国平均の7割にする必要がある。2番、市が実施する事項、観光面で利用客をふやすというのは、ゼロではないが大きな

効果とはならない。近鉄内部・八王子線は既に開発済みのところが大半を占めるため三二開発程度しかできないが、整備することで若干の利用者増は見込めるということでございます。

豊田政典委員長

というのがくりとして比較的早期に取り組みができるのではないかとこの事項の整理です。ということなんです、今、整理できているといえはできていると思うんです、事業主体がということですね。近鉄さんのは提案にすぎないし、市が関与できれば市の判断だという感じなんです、資料は。わかっていただけますでしょうか。

だから、これ以上整理せいというのもわかりますけれども、これでこのまま行かせていただけないかということなんですけど、整理の仕方ね。いいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

資料整理の仕方、資料のつくり方、さらに分類するのはちょっと難しいかなということの上で、この中でもっと深めて議論をしようよと、あと、きょう含めて5回の中でね、これこそは深い議論をしようよというのを今から考えて決めていきたいなと思いますが、まずどうでしょう。

芳野正英委員

議論というよりは、これは調査特別委員会なので、例えば調査という視点で言うと、ふさわしいかどうかはまた議論をしていただくのですが、例えば営業外収益を上げているよその地方鉄道はどういう部分で営業外収入を上げているのかとか、広報活動でどういうことをしているのかというのを調査として調べていくのも一つの手かなと思うんですけど、それが今の例えば近鉄がやっているときにそれがふさわしいか、できるかどうかとか、それが変わればできるのかできないかとかというものではなくて、調査としてどういう対応をしているところがあるのかというのを一度報告書なんかでも一覧で挙げていたというのはどんなものですかね。先ほどの提案であった枕木の話ですとか、電車のカラーペイントとか、いろいろあると思うんですが、それを調査という形でいろいろ取り上げてみるとい

うのは手かなと思うんですけど。

豊田政典委員長

という意見ですが。たくさんありますよね。どこまでやるか。今の意見だと、例えば2ページで、市民アイデアで、委員会の意見としてイベントというくくりで調べたとして、いろいろ出てきますよね。それから、わかりやすいところでいけば、オリジナル切符、グッズ販売というくくりでも調べられると。それから、広報というくくりでも調査できますよね。それをやりますか。やってもいいんやけどさ。

だから、結局、都市整備部なり事務局なりが調べてくれますやんか。一応出てきたと。なるほどなど。これ、応用できるかなという程度で終わるんで、報告書に載せる。参考事例。そういうことじゃないんやな。どうしよう。

芳野正英委員

イベントとかグッズなんているのは一つのくくりでいいと思うんですよ。どこの路線はどんなグッズでどんなキャラクターを出しておるのやまで調べていくことではなくて、営業外収入として、例えばですけど、どういう手段があるのかという頭出しだけはしておいてもいいのかなと。その中で市ができるものというのは何なんだろうというのを見つけだしていくというのは、ひとつどうかなと思うんですけど。

もしくは、例えばですけど、これは事務局や理事者が調べていくのも一つですけど、各皆さんもそういう視察なんかで行かれている場合もあるから、委員からの発表みたいなのがもしできる方がいれば、それを少しやってみてもいいかなと思うんですけど。

豊田政典委員長

ちょっと預らせていただいて、営業外収入についての事例を出し合って、調べ合ってみよう、調査しようというのが一つね。

ほかにはどうでしょう。

日置記平委員

いろいろ議論をいただいているところですが、きょうのレジユメの1番の事業経営主体・形態のあり方というところ、ここのところに私は非常に目線を置いているんですが、

4月18日に首脳陣が来てくれて、そこで私たちといろいろな意見交換をする中で、どの程度の骨格に迫る彼らの考えが出されるのか期待するところですけど、私たちがこれだけいろんな形で議論をしていて、全く的外れな提案が出てきたりして、びっくりしてしまうということもあるかもしれませんよね。

何でそんなことを考えるかという、今、グローバルに航空会社が様変わりしていますよね。そんな目線とこの目線とは違うわけですけど、しかし、近鉄も事全体の売り上げからいくと、極めて小さい売り上げの中で本当に真剣に私たちや地域の都市のまちのことを考えているかどうかということが極めて心配なところが私は個人的にあるわけですね。

だから、近鉄はもうなくてもいいというふうな基本路線は恐らくもっているだろうと思いますね。それを私たちは、やっぱり市民の期待する短い片道切符220円、往復440円というこの料金形態の中で市民と地域の満足度を継続していくために私たちはこの委員会で頑張っているいろんな意見交換をしているわけです。

すると、方向性は、いかに利益をもとに戻す、それ以上にいくかという戦略が一つと、もう一つは、頑張ってもうまくいかない、だとすれば赤字になったら赤字は補填するという考え方と、この二つに絞られてくるんだらうと思うんです。

そういった方向性の中でいろいろとこの場で意見を交換しているわけですが、やっぱりポイントは4月18日の意見交換でかなりの方向性が決まるのではないかと、私はいいふうに行くことへの期待を持っています。持ちたいんですが、そうではないかもしれないときに私たちはどうするかということは、今申し上げたいかに黒字に行くための経営努力を官民一体になってやるかということだと思ふ。成せられなくても、赤字でも、別の資料の各近畿のこの路線のように市町が協力し合って、支援を出してやっていくか。この二つにあると思いますので、この辺のところは私たちも覚悟はしていかなければならないんだらうなというふうに思っています。

まとまりのないと言えどもまとまりがないかもしれませんが、しかし、そういったところにまで追い込まれているのではないかと、いうふうに私は思いますね。だから、この1番の今後の事業経営主体・形態のあり方というのがポイントになってくるというふうに思います。

ちょっと今、考えだけ申し上げます。だから、今度の4月18日にどうやって向こうから出てくるのかというのは、少しつかむことができればより内容が濃くなるかというふうには思うんですが、つかめるのかつかめないのかですけどね。

豊田政典委員長

事前にわかれば一番いいんですけど、今のところはわかりませんので、また、交渉の内容もなかなか理事者もここでは言いにくいという、市の考えというの言いにくいというのありまして、次回を含めて我々はまず制度、種類の理解をしなきゃいけないし、種類のあり方。それから、皆さん、委員会の調査の中で、議論の中でそれぞれが頭を整理して4月18日に臨むと、それは言われるとおりです。4月18日の近鉄の答えを聞きながらさらに考えていくという流れになると思うんですよ。1、2についてはね。

小林博次委員

4月18日に近鉄が来て、いろいろ意見を聞いて、だけどそれで物が決まるわけではない。近鉄はBRTで既に提案しているわけやから、それをどうするのという議論はこの場所でするものではないので、そうすると基礎的な調査研究を早く行って次の局面に向かわないと混乱するだけやというふうに思っているんやけど、これ、最初から申し上げておるとおりで、だから、あと、この資料の整理でこれ以上やりようがないという話やったけど、事業主体とか形態は議論された中で大体全部出ているから、そこら辺をまとめたら答えが出るわけね。

それから、2番目の事業に対する補助内容、これもそれぞれのが報告されたわけやから、大体どんな形態で、こんなことになったときはどんなメニューがありますよというのは、これでわかるようなまとめになりますね。

三つ目は、事業経営の改善策とかあるけど、これ、近鉄がやろうと市がかかわろうと、営業収益とか営業外収益を上げるための改善についてこんなような考え方がありますよというやつをいろいろ議論もあって、調査でもあったわけやから、それをまとめて市を通してかという手段で伝達することは可能やと思うので、そんなまとめに絞ってもらったらどうなんかなと思うんやけど。余り議論を長引かせてもよくないと思うので。

豊田政典委員長

これは市民意見と委員会の意見の質疑ですから、ほぼ報告書にこのままいけるとは思っているんです。思っているんだけど、より深まるものがあれば出してもらって、4回目、5回目になるかもしれませんが、どうですかということで。

小林博次委員

それはそれで賛成で、深めていけばいいので。

豊田政典委員長

芳野委員の言われた整理の仕方でも考えさせてもらいますが、一つはね。

森 智広副委員長

もう少し深めるといえるか、後ろ盾のデータの整理なんですけど、小嶋会長がお話しされていた通学定期の割引率、5ページ、8割と多過ぎるため全国平均の7割にする必要があるとあるんですけど、これが本当やったらやはりこうしていくべきやなとは思っているんですけど、やはり数字として、データとして本当に全国がどういう状況なのかということを知った上でこの文言を織り込んでいかなければいけないのかなと思うので、一応他社事例は知っておきたいなとは思っています。

豊田政典委員長

今の点は調査できますか。

館都市整備部理事

県内は大体つかんでございます。割引率につきましてですね。

県外については、これからどれだけ聞き取れるかという世界でございまして、ある程度、県内は大体つかんでいると。

森 智広副委員長

なかなか織り込むときにうそは書けないので、小嶋先生のおっしゃることは正しいと思うんですけど、一応全国と言われているので、できる限りお願いいたします。

豊田政典委員長

ホームページでもわかる範囲であると思うんですよ、大手で調べれば幾らかというのは、それをちょっと調べてもらわんと。

あと、じゃ、なかなか出ないので私から少し言いますと、前から土井委員が言われている基金の検討という話があります。これの事例を調べることはできると思うんですよ。ひとつ、もう少し詳しく調査したほうがいいのかなと思います、どうでしょう、基金ね。

また、土井委員なりの考えもあると思いますから、次回、次々回になるかもわかりませんが、4回目になるかわかりませんが、伝えながら彼の考えというのでも聞かせてもらいたいと思うし、基金を一つの調査事項に挙げさせてもらおうかなと思います、よろしいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

てなことで、ほかにこれはもう少し調べようよというのは、今あれば出してほしいと思うんですけど、どうでしょう。

今の定期とあわせて3ページの上の方にあります運賃の割引制度とか、そういうのも調べるときに一緒に調べてもらえますかね、事例として。こんな高齢者割引をやっているところがあるよとか。夜間料金。

芳野正英委員

でも、ちょっと前に言った上田電鉄の別所線、僕も調べようと思って、なかなか調べ切れていないんですけど、自治会切符というのをつくっているんですね。自治会の皆さんに買ってもらう切符というのがあるらしくて、市民アンケートというのが入っているんですけど、ちょうどその詳細を知りたい。自分でも行きたいなと思いながらまだよく行っていないんですけど、上田電鉄に。行くならその話は聞きたいなと思っていたので、お願いします。

豊田政典委員長

どこやったっけ。

5ページの一番上のその他の6番ですかね。

自治会に乗車を頑張ってもらうのと合わせ技で市の補助として切符代を少し補助するみたいなの、そんな制度だと思うんですけど、別所線の例を調べるということ、そうじゃなく

て。

芳野正英委員

そのもう少し詳細を……。

豊田政典委員長

もう少し詳細を調べてほしいということです。

館都市整備部理事

割引切符というのはいろいろよろしいかとは思いますが、今の近鉄内部・八王子線の実態からすると、今の利用者が割引切符のほうへ流れる可能性のほうが、逆に。何かこう、今のベースがあって、それ以上プラスアルファのところに割引できるようなことを考えないと、単純にただ高齢者割引をしたときに、それが増につながればよろしいんですが、現状、高齢者が乗っていらっしゃる方がそれを使われてしまうということがあるので、その辺は経営との関係の中では少し新たな増につながるような割引切符というのか、そういうことを考えていかないといけないのかなという思いはちょっとしますが、その辺も含めて。

豊田政典委員長

芳野委員のほうは増につながるし、僕がいったのはそうかもわかりませんね。単なる赤字補填だけの話かわかりませんね、割引制度を調べても。なるほど。

ほかにどうでしょう。これはもうちょっと調べようかというのはありませんか。

イベント系や固有価値というやつは、さっきの営業外収入でいろんなアイデアがあるだろうというやつ、人件費は小林委員さんが一緒に行ってもらったところで少し調べてもらおうし。

イベント系が多いですね、これ、どうしても。

加藤委員や伊藤委員からも一遍出されているんです。第8回で出されていますが、もう少し深める方法や提案があれば出してほしいんですけど、どうでしょう。

森 智広副委員長

これは質問なんですけれども、もし近鉄さんのままでしたら、運賃というのは変えられ

ないと思うんですけど、子会社になった場合というのも、あれは打ちどめになるだけで、運賃は変えられないんですかね。どうなんですか。

館都市整備部理事

子会社になったら、運賃は変えられます。

森 智広副委員長

変えられますか。

館都市整備部理事

はい。ご説明しますと、まず、近鉄のままでの運営というところは、余り考えなくていいのかなとか、今のところ市としては総合計画に位置づけさせていただいていますのは、分社化をして、分社化したところに対して車両の更新の補助を国・県と市で出させていただくという前提でいっていますので、まず分社化ありきで、そこはもともと前提になっていますので、分社化すれば運賃は変えられます。

森 智広副委員長

この際なのであれなんですけど、運賃を変えられるとなれば、やっぱり運賃を増額するという選択肢もあるわけですよ。その辺も、やはり並行しているバスさんとの運賃のかねあいでもどこまで上げたりできるのか。受益者負担を求めていくことになると思うんですけども、その辺の何かしようというのは、何かありますか。前、もらいましたっけ。並行しているバス路線の運賃とか。

館都市整備部理事

何回目かの資料で並行するバス路線の運賃、たしか現状、鉄道ですと220円が290円、それから1カ月の定期にするとどれぐらいの金額になるとかというのを以前に出させていただいております。もう一回、整理して出すことは可能ですが。

森 智広副委員長

ですから、上げる下げる話は別にして、どういう可能性があるんだというところまで示

していただければいいのかなと思います。

豊田政典委員長

違うかもわかりませんが、近鉄がよく言われるのが、国土交通省の許可が要るので、大手だから違うのかもわかりませんが、自由に上げられないよという話をしましたやんか。だから、法的な制限があるのかどうかというところではないの。

山本都市計画課長

公共鉄道の料金については国土交通省の認可事項でございますので、その会社の経営状態、収支状況を含んで認可になりますので、子会社化した場合に経営形態のほうの中で必要な分、そして一定の収益分を見込んだ額でこの料金に設定したいというのを申し出た上で認可がおりるという形ですので、経営主体がどのような経営をされるのかということによっても当然運賃は変わってまいろうかと思えます。

それも経営主体の判断を仰がないとなかなか出ないと思えますし、国の判断基準までこちらも承知しておりませんのであれですが、そういうことになるかと思えます。

豊田政典委員長

つまり、安定した経営をしてもらうために国土交通省がある程度のフィルターをかけているということですね。てなことも踏まえ、ちょっと整理したものは出せるように頑張っていたかと、今の話ね。

小林博次委員

ちょっと関連で質問。そうすると、近鉄が分社化すると、その上でBRTにすると提案するわけ。

館都市整備部理事

私の説明が不足しておりました。

市としましては、総合計画のときに議論をさせていただいたのは、鉄道で残すという前提の中で、鉄道で残すとすれば車両更新分に対する費用が非常に高くなるので、分社化した上で分社化した会社に対して車両の更新費の補助を国・県・市で出していくというこ

とを推進計画に盛り込ませていただきました。それで、我々としては、まず近鉄にそのお願いというか、交渉をしている中で、近鉄さんのほうは、鉄道では残さずに全く別の形のBRTを今提案されてきたと、そういう経緯でございます。

小林博次委員

そうすると、分社化ではなしに、BRT化を提案されているわけね。分社化は市のほうが提案しているわけ。

館都市整備部理事

以前から近鉄さんとお話ししていくときに、当時、もともとはそういう前提で近鉄さんも入った中で議論をしてまいりました、分社化についても。市だけではなくてですね。

ですけど、近鉄さんのほうの状況が変わってきたというのが我々の認識でございまして、近年になって分社化でもなかなか難しいと。バスにしないと難しいというふうにおっしゃられていたということでございます。

小林博次委員

わかったようなわからんような感じだけど、わかりました。

豊田政典委員長

車両補助を国の面に乗っかるとすれば、分社化しかない。今までは無理だという流れがあったんだけど、あるときからBRTという別の方法でどうだと言いだした、近鉄さんがね。それは分社化せんと本体がやるという提案に変わってきちゃったんですね。

小林博次委員

関連して、今、企業の社会的責任で、例えば木造住宅の大手の建設会社が、この前、小学校、中学校の20年ぐらいたまった屋根の砂とかを無償でやってくれたよな、掃除を、企業の社会的責任で。

近鉄側も企業の社会的責任はあると思うんやけど、そういうあたりは話はしていないの。

館都市整備部理事

まさに企業の社会的責任という意味で、公共交通の担い手でございますので、結論として残してほしいと。それをずっと申し入れてきたわけでございますが、なかなか単なるそういう我々の申し入れだけでは難しくなってきたということございまして、決していきなり我々も合意しているわけではございませんので、近鉄さんに鉄道として残していただきたいということはずっと言い続けてきたわけでございます。

豊田政典委員長

3番についてももう一度同じ問いかけですが、今後さらに調査研究を深めるべき事項として幾つか出ましたが、それ以外にありますか。きょうの時点ではよろしいですか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、ちょっとあっちへ行ったり、申しわけないところもあるんですけど、4番を一度頭に入れた上で同じ問いをしたいと思います、これは深めようという。

4番、5ページを見てほしいんですけど、意見のまとめ。

また事務局に朗読してもらいますが、これは時間的に長い時間かかるだろうという項目、整理であります。将来にわたって路線を維持発展させるための事項という分類で整理しました。

事務局、もう一度読んでください。

栗田議会事務局主事

失礼いたします。

では、4番といたしまして環境整備、将来にわたって路線を維持発展させるための事項といたしまして、委員会における意見というところから始めさせていただきたいと思いません。

事業経営主体が実施する事項、第8回の委員会でございますが、2項目、意見をいただいてございまして、近鉄四日市駅と中川原駅の間地点へ駅を整備してはどうか。

2番目といたしまして、駅舎を整備し、コンビニや小さな動物園をつくってはどうかというふうな意見がございました。

市が実施する事項といたしまして、第2回の委員会でございますが、2項目ございまして、LRTを導入した場合の費用について検討すべき、近鉄駅内部・八王子線を本線に乗り入れした場合における費用について検討すべき。第3回委員会では、デュアル・モード・ビークルについて検討をすべき。第8回委員会では、特区制度を利用して特殊狭軌から標準軌に変え、本線への乗り入れについて検討すべき、LRTの導入（JR四日市駅から中央通りを経由し、市立四日市病院）、これの検討を行ってはどうかというふうな意見を頂戴してございます。

市民アイデアといたしましては、先ほどと同じように項目だけを読み上げさせていただきたいと思っております。

鉄道・鉄道の整備として2項目、駅舎の整備として2項目、路線の延長、新設、廃止について3項目、その他の整備について3項目、運行形態について1項目、運行ダイヤの見直しについて2項目でございます。

市が実施する事項といたしましては、駐車場・駐輪場の整備について2項目、路面電車の整備について1項目、バス等の整備について2項目、その他の整備について2項目、鉄道事業者と協力して実施できることといたしまして2項目、意見を頂戴してございます。

最後の参考人の意見でございますが、3項目ございまして、上から順番に車両をつくる際に思い切った車両をつくれれば電車マニア等を取り込むことは可能である。駅舎周辺の駐輪場にほとんど自転車がない。アクセスに自転車を利用してもらえるような取り組みや整備を行えば若干の利用者増を見込める。BRTは初期投資が大きいですが、ランニングコストは小さい。鉄道はBRTよりランニングコストは大きいですが車両は長もちし、利用者数の変動もない。

このようにBRTも鉄道も一長一短があるというふうな意見がございました。

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。

中には既に都市整備部のほうで知恵を出してもらった内容もありますし、市の計画の中にあるやつもありますので、少し理事者のほうから、これは推進計画に載っているよというような紹介をいただけますかね、今の内容の中で。

館都市整備部理事

この中で推進計画に載っているものということですね。

直接的かどうかはあれですが、まず7ページでございますが、駅前広場の整備の中で駐輪場を整備していくのは当然、広げていく予定になってございます。これは内部駅と西日野駅ということでございます。そこには、キス・アンド・ライド、 のところがございますが、キス・アンド・ライドのような、なかなか駐車場までは難しいとは思いますが、送り迎え用の送迎用のスペースがとれるようなものができると思います。

それにあわせまして、3点目のバス等の整備のところ、駅前広場にバス停を設けることができますので、そこでのバスへの乗り継ぎといったことも現状より乗り換えやすくなるようになるのではないかなというふうに思います。

これらが推進計画で掲げております駅前広場の整備の中で実施していくようなことになろうかと思えます。

豊田政典委員長

それ以外は、具体的にはまだ、文字にしたようなものは今出ているアイデアの中ではないですね。駅舎の話であるとか、文字になったものはないと。検討はしているものもあるのかどうか。

館都市整備部理事

駅舎自体については、今のところ、市のほうで駅舎をいじるといったことは、今のところ計画にございません。

豊田政典委員長

という状況の中で、質問でもいいですし、さらに研究を深めようというような項目があれば出してください。

森 智広副委員長

今、理事のほうから推進計画の話があったんですけども、一応その推進計画というのは、もう一度、委員の皆さんに周知しておいたほうがいいのかなと思うんです。全く別の案というのもあるし、推進計画に少しもっとこれを加えたほうがいいという意見が出るか

もしれないので、推進計画をまた今後のところで、どこかで資料として共有したほうがいいと思います。

豊田政典委員長

じゃ、その辺の資料は用意ください。扱いたいと思います。

ほかにどうでしょうか。

ないですか。

この時点でというのは難しいかもわかりません。当委員会でも、コミュニティバスをまた後でやることになりますし、そこにも関連してくるし、いざ存続だと決まった段階で、また理事者のほうもいろんなことを考えてもらわなきゃいけないと思うし、議会としてもいろいろ議論をしていかなきゃいけないと思いますので、現時点ではこの程度かなというところですね。

小林博次委員

個人的な発言やけど、これ、話ししたのは、例えば四日市駅と中川原駅のちょうど真ん中が市立四日市病院だな。高齢社会でだんだん病院へ車で行きにくいところもあるので、三重交通のバスでも市内のバス路線は全然なかったんやけど、市立四日市病院までつくってくれて、随分乗客もふえたと思うのな。

それは全然、市立四日市病院がなかったら乗らなかった人がと、そういうことがあるんで、経営改善の努力としてそういうものをしたのかどうかとか、それから近鉄内部・八王子線でも少し、二つかそこら、駅をふやしてやると、もうちょっと利用できるような駅間距離があるところもあるんで、そういう話をしたわけね、この間。だから、別に整備してもらおうともうまいと、それは近鉄の勝手やけど、夜のまちの人たちの声は、12時を越えて帰る乗り物がないので、せめて中川原駅ぐらいまでは電車を運行してくれやんのかなと。あるいは、南北でもええんやけど、そうすると鉄道に対する利用価値が高まって利用者がふえるのと違うのという、そういう感じの、あとのやつは発言していないけど、市民の声としてずっと出ているわけやな。

だから、整理するとだけ言われると、何か場違いみたいな感じになるんやけど。

豊田政典委員長

よくわかります。これで読み取れないことはないと思うんですけど、補足してもらえばそういうことですよ。

今のところ、もう少しとりあえず書き足しはしますので、補足いただいたので、このところね。

ほか、今の件でもいいし、これをもう少し調査してはどうかと……。

小林博次委員

それと、デュアル・モード・ビークルがええと提案しているわけじゃないので、そういう方法もあるやろうという話をしたことはあるんやけど。だから、ちょっと読み取るとそう読めるので、余り短いと。

豊田政典委員長

そうですね。そういうふうにこれをせいということではなくて、将来の選択肢の一つとしてあるよと。僕らも今のニュアンスをちょっと修正させてもらっておきます。

書き方がちょっとまずかったなというところですが、ここはもう少し深めるぞというのがありますか。

(なし)

豊田政典委員長

なければ、また委員会がありますので、4回、5回あたり、この辺を触りますので、そのときにしましょうか。

ということであれば、きょうのところ、いろいろ次回に向けての資料請求をいただきましたので、それを、大変ですけれども、時間のない中で都市計画課に頑張ってもらって作成をしていただきます。調べも可能な範囲でやってもらいながらいきますが……。

館都市整備部理事

間に合わなかったら申し訳ございません。

豊田政典委員長

何分1週間に1回で予定させてもらっていますから、厳しいと思いますので、もし間に合わなかったらごめんなさいと今のうちに言っておいてもらったということですね。

次回は、少なくとも最初のほうの形態の整備というところをつくってもらいますから、それをもとにもう一度、1番、2番のきょう決めてもらったようなところをやります。皆さんもそれぞれいろいろ市民の皆さんの意見も聞いてもらえるし、また会派でも議論をいただいた上で次回に臨んでいただきたいなと思いますので、もしも早目にできたら早目にメールボックスに入れさせてもらいますが、ぎりぎりになる可能性が高いということをご容赦いただいて、きょうのところは終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

15 : 44 閉議