

**総合交通政策調査特別委員会**

**(平成25年4月24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始いたします。

土井委員と伊藤元委員からは欠席の連絡をいただいております。小林委員は今確認してもらっています。

事項書の2番のところに、皆さん、今後の日程ということで書いてあると思いますので、前回の最後にとってもらった部分もありますので、そのときに見えなかった委員の皆さん、調整をお願いしておきたいと思います。

本日は、引き続き近鉄内部・八王子線の存続についてを議題とします。

傍聴、報道関係者、市民の方が10名ほど入られております。

本日、お配りしておる資料としては、第17回資料ということで、前回請求いただいたものを中心に、それから、4月18日の特別委員会まとめというのを取り急ぎ議会事務局さんの頑張りをつくっていただきました。この二つをもとに資料の説明、前回の復習等を行った後、いよいよ当特別委員会の調査も最終盤にかかっているのかなという思いがありまして、本日は、前回の最後に確認いただきましたように、報告書のまとめに向かって議論をしたいと思いますのでよろしく願いいたします。

議論というところは、最後に言いましたが、前回、参考人の考え方を受ける形で経営形態についてどうなのか、また、補助の範囲やあり方について、議長からもある程度の意見集約を試みてくれということを言われていますので、意見交換の時間をつくりたいと思っています。それにかかわる資料も出ていますので、そういったことも考えながらお聞きいただきたいと思います。

それでは、まず、頭を整理していただくために、4月18日の特別委員会まとめを全員で振り返ってみたいと思います。

まとめの文章を見ていただいて、4月18日の13時30分から15時23分まで3名の方を近畿日本鉄道株式会社から参考人として来ていただきました。

それでは、順次事務局のほうで、まずは早口で読み上げてください。

栗田議会事務局主事

では、済みません、事務局のほうから読み上げさせていただきます。

近畿日本鉄道株式会社の経営状況について。

1、御社の鉄道事業全体としての経営状況はどのような状況ですかというご質問に対しまして、福鳶参考人から、近鉄全線の輸送人員のピークは平成3年で8億人だったが、その後、右肩下がりで輸送人員が減少し、平成23年では5.6億人まで落ち込んでいる。日本の人口についても、今後減少すると予測されており、また、少子高齢化によって15歳から64歳までの人口が少なくなることから、収益のベース部分である定期利用者が減少する。そういった状況から言って大変厳しい経営状況であると言わざるを得ないというふうなご回答がございました。

これに対しまして、改めて特別委員会で質疑応答というふうな形で出されまして、まず、今後はマイカーの比率も下がることから、しっかりとしたまちづくり構想のもとで鉄道が利用されていくのであれば、必ずしも悲観的な状況ばかりではないと考えるがどうか。

これに対しまして、その考え方もわかるが、全体の人口が減少していく中で利用者が劇的にふえるということは考えにくいというふうな回答がございました。

2番といたしまして、その中で近鉄内部・八王子線の経営状況はどのような状況ですかというふうなご質問がありまして、福鳶参考人からは、輸送人員のピークは昭和45年で722万人であり、その後、右肩下がりで輸送人員が減少し、平成23年では363万人まで落ち込んでいる。収支状況については正確な記録が残っている昭和51年から現在までずっと赤字であり、それ以前においても黒字になったことは一度もないことを確認している。平成元年からのデータで見ると、赤字は最大で5億円を超えており、その後、経営努力によって赤字幅を3億円にまで減少させたが、これ以上の改善は難しく、市の将来推計人口においても減少すると予測されていることから、現在よりも経営状況が改善する見込みはないと判断しているというふうなご回答がございました。

3番といたしまして、上記を踏まえた近鉄の考え方についてでございます。

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

これに対しまして、福鳶参考人からは、近鉄全線の輸送人員が減少傾向にあり、黒字路線についても黒字幅が減少している。赤字路線を黒字路線で支えるという考え方もわかる

が、それは黒字路線が成長期にある場合にのみ成り立つものであると考えており、黒字幅が減少している現状においては、これ以上赤字路線を支えていくことは難しい。また、鉄道支線があつての鉄道本線という考え方は我々も同じ認識であり、そういった認識のもとでBRTを提案している。近鉄内部・八王子線は本線へ乗り入れしておらず、ホーム・トゥ・ホームができない路線であるため、BRTに転換したとしても利用者の利便性は変わらないものと判断しているというふうなご回答がございました。

特別委員会の中で改めて質疑応答というふうな形で以下のとおりでございますが、読み上げさせていただきますと、近鉄内部・八王子線に限らず、赤字路線があればBRTへの転換を考えていくということなのか。

これに対しまして、全ての赤字路線に対して必要な対策を行うということである。

続きまして、他路線でもBRTへの転換を考えていくということであるが、そのような回答だと湯の山線などの他路線にも市民の不安が波及してしまうのではないかと。我々はどうしたら鉄道として残せるのかといったヒントが欲しいと思っている。

これに対しまして、他の路線もBRTに転換していくということではなく、いろんな施策を行っていくということである。湯の山線については、本線と同じ車両が使用できることや必要な輸送量も近鉄内部・八王子線とは異なる。このように個々の路線で状況は異なるため、全ての赤字路線をBRTに転換するというわけではない。

続きまして、赤字路線を黒字路線で支えていくことは難しいということであるが、具体的な数字を示してもらえないのかというふうな質問に対しまして、路線別の収支は原則非公開としており、お示しできないというふうな回答がございました。

続きまして、市と観光面で協議、協力を行い、鉄道として残していくことは考えられないのかというふうな質問に対しまして、近鉄からは、少しでも観光客をふやすことで定期利用者減少に歯どめをかけたいという思いはあるが、定期利用者が8割であり、残りの2割のうち生活として利用されている方を除けば観光での利用者はごくわずかである。そういった状況から、観光で赤字をカバーするのは難しいと考えている。

豊田政典委員長

わかります。

次、2番、公共交通を担う輸送事業者としての役割についての考え。例えば、赤字がなくなればよいという考えなのか、お聞かせ願いたい。

福嶋参考人からは、近鉄内部・八王子線は昭和40年に合併した当初からずっと赤字で、黒字化したことは一度もない。そういった状況で運営を続けてきた。云々とありまして、ごらんのとおりで、当社としては、赤字路線にさらに大きな投資を続けていくというのは難しいと判断、持続可能な公共交通としてBRTを提案。

質疑応答、質問、公共交通を廃線にしないという考えのもとでBRTが示されたわけであるが、廃線にしないという考え方は双方が一致している。どのような手法で存続させていくかが今後の最大の論点であるが、その部分に議論の余地はあるのか。

回答、とありまして、BRTが最善だけれども、回答については後半部分でお答えしたい。

大きな ですけども、近鉄内部・八王子線を鉄道として存続させることについてを議題としました。

1) 近鉄として存続させる場合について。

) 近鉄として内部・八王子線を存続させる場合における経営形態について考え方。例えば100%子会社などが考えられるが、考えを聞かせてほしい。

参考人、公共交通で存続させるのは最善はBRTであるが、鉄道として残すのであれば公有民営しかない。さまざまな形態があるが、近鉄が受けるのであれば、市が土地、施設、車両を保有し、当社に無償で貸し付けしていただいて、赤字部分に対する一定額の補助を約束してほしいと。

質疑応答、BRTについての分をまとめました。

質問、最善策はBRTという説明だが、定時性、即時性という観点から輸送量を担保できるのか。

回答、踏切となっているところは交差点となるが、定時性について確保できるだろうと。

質問、現在、鉄道3両編成だが、BRTの車両は何台となるか。

回答、1800人なので、1台で60人計算で60人乗り、2台続けて8分間隔で行けば状況は変わらない。

質問、伊賀線、養老線のとときに公有民営じゃなかったじゃないか、BRTが最善なのか。

回答、運営費が安いというのがBRT最大の理由である。BRTであれば補助金の必要はない。ランニングコストは補助する必要はない。

質問、BRTの整備は全て市が行うということになっているため、近鉄としてはBRTが優位であると言えるのだと考えると。BRT費用については、市と近鉄で折半というこ

とであれば判断はまた変わってくるんじゃないか。そういう検証はしておられるのか。

回答、BRTという場合には最初の負担を少なくすることによって運賃を抑えていきたいと考えている。つまり、近鉄の最初の負担が大きくなれば、運賃が跳ね上がるし、利用者にしわ寄せが行きますよと。なるべく安い運賃で乗ってもらうことを考えてこのように提案しています。

質問、市と近鉄の議論の結果、BRTが最善と判断するならわかるけれども、BRTという提案が唐突だと感じるが、その根拠を教えてください。

回答、鉄道の場合には継続的な公共の補助が必要となるけれども、市はそういった補助は考えていないということだったのでBRTを提案した。

質問、BRTにすれば三重交通と競合することになるが、調整は行っているのか。

回答、発言を控えさせていただきたい。

これはBRTです。

公有民営についての部分ですが、質問として、公有民営方式の場合には整備をどこまでどちらが行うか、アウトラインを聞きたいと。それから、ソフト面について赤字の場合の運営費補助について考えを聞きたい。

回答、公有民営についてはさまざまな形があるが、信楽高原鉄道の例もあると。この場合は、土地、施設、車両を運営会社に無償で貸与し、赤字部分は運営費補助を行っている。同じようなスキームで考えている。

上下分離方式で100%子会社が運営することとなっても、赤字部分の3億円については変わらないとの資料が今までに示されておりますが、公有民営にすれば原価償却、利子、税金部分の負担がなくなることとなる。この部分の赤字幅はどのぐらいと試算しておられますか。

回答、単純にその三つを除けば、赤字幅は1億3000万円程度であると。

質問、公有民営方式、ハード整備の負担額は幾らぐらいか。

回答、車両更新で15億円、それ以外で5億円程度。駅舎の耐震化が必要となればさらに負担が必要。

質問、土地についても所有権を移転するという考えなのか。

回答、さまざまなやり方があるが、株主に説明がつかないから、無償で譲ることはない。

質問、公有民営の場合、今後、近鉄と市で交渉していく可能性はあるのか。

回答、夏までのリミットがあるため、さらに緊密に協議したいと考えている。

質問、今までの議論を整理すると、公有民営方式の場合、20億円の整備費用、それから、100%近鉄子会社の場合は黒字化の努力は行うが、赤字の場合は赤字補助を必要とするという理解でいいか。

回答、運賃だけで黒字化するのはまず不可能である。一定額の補助を約束していただきたい。単純に赤字分を全て補填という形は考えていない。

質問、当初から一定額の補助を求めるといふことなのか。

回答、赤字は確実に出るので、一定額の補助は必要であるということである。

それから、最後、第三セクターについての質問ですが、近鉄が主体となって運営していく場合、第三セクターについてどのように考えているか。

回答、100%民間でという考え方が望ましいと考えておりますと。

2番ですが、車両更新、通常の施設の維持補修以外に、近鉄内部・八王子線で今後必要と想定される施設改良などハード整備はどのようなものがありますか。

回答、いろいろこういったことがあって、今記載のとおりの整備が必要であろうと考えております。

3番、存続させる場合に国、県、市など行政側に対して期待する支援策はどのようなものがありますか。

回答、近鉄が関与して鉄道として存続させるとすれば、公有民営方式を取り入れていただき、健全な経営ができるよう一定額の補助をいただきたいと考えている。

質問、公有民営ではなくて、自社のまま存続するとなればどこまでの赤字なら許容できるのか。存続の分岐となる考え方。

回答、現在の状態では存続という考えはない。つまり、BRTに転換するか、公有民営方式とするか、どちらかをお願いしたい。

大きな2番ですが、近鉄以外で鉄道として存続させる場合について。

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

回答、近鉄以外での運営については、三岐鉄道北勢線という前例があるため、譲渡の条件次第であると考えている。

質問、過去に三岐鉄道北勢線以外で他社譲渡した事例、現在検討中の路線はありますか。

回答、三岐鉄道北勢線以外で事例はない。

質問、他社譲渡するとなれば三岐鉄道北勢線の事例が基準となるのか。または、近鉄内部・八王子線の現状に即した基準で譲渡するのか。

回答、公開の場であり、条件闘争をする場ではないと考えているが、前例があるということで参考にさせていただくのは構わない。ただ、土地については無償で譲るという考え方だけはないとお答えしたい。

質問、第三者譲渡の場合における運転手の養成や人材の転籍等、近鉄が考えている支援はどのようなものがあるか。

三岐鉄道北勢線の事例を参考にさせていただければよいと思う。

ということで、ここでちょっと補足ですが、三岐鉄道北勢線の事例を事務局から三岐鉄道北勢線及び近鉄に再確認してもらいましたが、口頭で伝える範囲にしてくださいと言われてまして、伝えます。

参考人招致の中で、三岐鉄道北勢線の事例を参考にと発言したのは、事実として人材等の転籍があったということであり、必ずしも四日市市との協議の中でこの事例が採用されるという意味ではありません。三岐鉄道北勢線で人材等の転籍があったのは事実です。ただ、それをそのまま当てはめるとは、必ずしもそう当てはまるとは考えていないという回答を口頭で伝えてくださいということでしたので、ここで補足しておきます。

2番、戻ります、6ページ。

その他、他社譲渡に関する御社の考え方があればお聞かせください。

回答、四日市市にバスという公共交通が根づいて現在の活力がこれからも維持されるということを願っている。

質問、もう少し具体的に。

回答、四日市市が三重県の中心として今後も引き続き活力を維持されることは、当社の発展のためにも欠かせないことだと考えているため、できる範囲での協力は惜しまないつもりである。

大きな ですが、その他についてやりとりをしていただきました。

質問、来年の夏までがリミットと聞いているが、具体的に何月の予定か。

回答、8月28日に車両の定期検査があるから、8月末がリミットであるとお伝えしている。

質問、近鉄としては、の優先順位と考えていいのか。

回答、全面撤退が基本ということはない。BRTでの存続がベストである。

質問、期限までにBRTまたは公有民営という答えを出さなかった場合はどうなる。

回答、答えを出していただきたいと考えているが、仮に間に合わなければ平成27年8月以降の運行がとまってしまうこととなる。

質問、近鉄から提案されたBRT方式を市が採用したとして、赤字補填は非常に難しいと考える。公有民営方式なら一定額の補助と言われたが、BRTであれば何十年間かは必ず運用を続けるといった条件づけは可能か。

回答、個人的な見解であるが、公費を投じていただく以上は何らかの形で責任を持ってやっていく必要があると考えている。

質問、タイムリミットは8月末であると聞いたが、結論が出ないままだと鉄道がなくなってしまうという理解でいいのか。

回答、結論を出せるようスピードを上げて議論してほしい。

質問、BRTについて8分間隔で2台ずつ走らせる計画であると聞いたが、幹線道路の交通渋滞を引き起こすのではないかと懸念がある。シミュレーションを行っているのか。

回答、行っており、資料も市の執行部に提出している。

これは本日、後ほど、資料を確認します。

質問、公有民営で子会社化して運営する場合、社員の人件費や圧縮については可能なのか。

回答、なかなか難しいと考えている。

質問、新たな運転手を育成するという考えはないのか。

低賃金で、かつ赤字路線で運転手をやろうという方がどれくらいおられるのかということであり、現実問題として難しいと考えている。

質問、利益を少しでも上げられるように取り組みを行うことが必要となるが、当委員会でまとめた市民アイデアは活用される可能性はあるのか。

回答、仮に当社が公有民営方式で道路線を運営することになった場合、取り入れられるものは取り入れたいと考えているが、それによって黒字化することはないと考えているという内容でありました。

これを頭に入れていただいて、今から請求いただいた資料、それから私のほうで準備するようお願いしていた資料について説明を受けて、その後、必要な質疑応答をいただいた後に、休憩を挟むと思いますが、皆さんに意見交換をしていただきたいなというところではありますが。

それでは、今度は第17回資料を見てください。

目次にあるように、1から7番までを用意いただきました。1から5までは私やほかの委員が前回請求した内容であります。それから、6番、7番については、参考になるかもしれないと思ひまして、市民の方から提案されている第三セクター方式という考え方も参考としてつけました。それから、万葉線と市民団体の活動ということで、これは議員連盟のほう、あるいは、存続後の市民活動にかかわる部分だと思ひますが、これも参考として考えていただければ結構ですが、つけてありますので説明をお願いしたいと思ひます。

それでは、都市整備部、入っていただいておりますが、都市計画課長、お願いします。

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、委員会資料のほうを説明させていただきたいと思ひます。説明の順番を少し変えて説明させていただきたいと思ひます。

まず、2ページをごらんいただきたいと思います。

これは、先ほどの4月18日の特別委員会のまとめにもありましたが、仮に公有民営化するとどれぐらいの赤字額になるかというところを示すために、第6回の資料を少し改良させていただいております。近鉄さんからいただいております近鉄内部・八王子線を分社化した場合の10年間のシミュレーションでございます。

公有民営に変えるとしますと、漠っとなりますが、諸税と減価償却費、支払利息、これがゼロになるという形でございます。諸税のほうは固定資産税、都市計画税等がございますので、これが行政のものになるという形ですので、これがゼロ円になると。減価償却費はもう分社化する段階で落としてしまいますので、これはゼロになる。そして、支払利息のほうは、新しく購入した車両の購入費を銀行等から借りていただくための利息が必要になるというところでございますので、赤字額としては平均すると1億3000万円の赤字になるというところで、この額の補填が必要であるというところでございます。

そして、3ページをごらんいただきたいと思います。

これも第2回の特別委員会でお出しさせていただいたものでございますが、車両費15億円と言わせていただいております内訳でございます。昭和20年代の車両6両を新しくつくる。そして、昭和50年代の車両は改修をするという形でございます。細かく言いますと、14億8000万円というところでございます。これが近鉄さんにお答えいただいたときのベースの

数字ですので、これをまずご確認くださいと思います。

それでは、1ページにお戻りいただきたいと思います。

各種事業方式による経営形態の比較というものをつくらせていただきました。

それでは、左側のほうから説明をさせていただきたいと思います。

近鉄さんの主張される経営形態、公有民営方式という形になりますが、経営主体は近鉄さんの100%子会社で、そして、行政からのイニシャルコストにつきましては、車両15億円、これは説明いたしました3ページの部分でございます。そして、これを仮に国の補助スキームを使っていくとすると、国が3分の1、そして、地方が3分の1、そして、事業者が3分の1になりますが、仮に市が事業者分のほうを持つとすると6分の1と3分の1ということで半分になりますので、車両の補助として7億5000万円が必要になってくるというところ です。

同じように施設、車両以外でございますが、列車の安全運行のために資するものというところで、ATS装置などの施設系の更新が必要、これが大まかでございますが5億円。これも車両と同じように国の補助スキームを使ったとして、事業者分を行政側で負担するとすると2.5億円でございます。

そして、イニシャルの部分としての土地でございますが、この額については特定をされておりませんので、必要であることだけ明示をさせていただいております。

そして、次に、ランニングコストへの支援でございますが、これは2ページのほうで示させていただいたように、近鉄さんでシミュレーションをしていただいた額のところから差し引きさせていただくと1.3億円の赤字が発生しますので、この補助が必要であろうかと思 います。

そして、近鉄さんで公有民営方式を採用するとすると、市のメリットとして想定されるものは、従来どおり近鉄さんのノウハウを生かして安全に運行していただけるというところは確保できると踏んでおります。

そして、逆にデメリットでございますが、近鉄さんの100%子会社となってまいりますと、やはり近鉄さんの一律の人件費になりますので、和歌山電鐵さんなどのような大幅な人件費の削減は難しいのではないかと いうところ です。そして、デメリットとしては、一定の運営費補助、簡単な試算で出ております1.3億円が永続的に必要になるというところ がございます。

そして、この近鉄さんと比較する意味で第三者譲渡のところも真ん中の列として書かせ

ていただいています。

経営主体は近鉄さんの条件を満たす、条件といたしますか、全てがオープンになっておりませんが、満たすような第三者事業者があらわれればというところでございます。

イニシャルコストにつきましても、車両の補助、施設の補助、土地につきましても、やはり近鉄さんの100%子会社としたケースと全く一緒になろうかと思えます。

ランニングコストの支援につきましては、第三者譲渡をされるとすると一定の人件費のほうの圧縮は望めるのかもわかりませんが、事業者が定まっておりませんので、この額については不明とさせていただきます。

そして、主なメリットでございます。ここも先ほど申しましたように事業者が定まっておりませんので、明確なことは申し上げられませんが、和歌山電鐵さんのような事例から推測、考慮させていただくと、1番目としては、人件費は近鉄さんよりは圧縮する、経費削減ができるのではないかというふうに考えております。そして、地方鉄道特有のさまざまな利用促進策を講じることによって利用者がふえるのではないかという期待ができるというところでございます。

そして、主なデメリットでございます。受け手が本当にあらわれるのかどうか、この辺のところは未知数でございます。そして、未知数がゆえに、継続的な運営ができるかどうかというところも不明確でございます。

そして、この二つの近鉄さんが主張される公有民営方式の経営形態にしても、私どもが想定いたしました第三者譲渡につきましても、既設の施設の譲渡において全て無償であるのかどうかというところが定かではございませんので、既設の施設について譲渡の条件ははっきりしないというところでございます。

そして、参考までにつけさせていただきましたが、近鉄さんが主張されるBRTという形態についてですが、経営主体は一定の責務を負うというふうに言われておられますので、近鉄さんでやっていただけるものだろうと。

そして、イニシャルコストにつきましても、25億円から30億円の費用が必要である。国の補助スキームを使えば、2分の1の補助金はいただけるのではないかというふうに推測いたしております。

土地につきましても、これは公有民営と同じように一定額は必要だろうと思えますが、不明のままでございます。

ランニングコストにつきましては、近鉄さんによりますと運営費の補助は必要はないと

いうふうにおっしゃっておられます。

主なメリットのほうの想定でございますが、確かにバスというものは鉄道より運営費コストが低いというのが、これは明らかになっておりますので、運営費補助は不要であろうと想定いたしております。そして、バスであろうと公共交通として持続可能な運営は期待できるというふうに考えております。

そして、そのデメリット面でございますが、私どもとして五つ挙げさせていただきました。

バス専用道への転換によって38の踏切が交差点に変わるというところでの安全対策、これは非常に大きな課題だと考えております。

二つ目、鉄軌道ではなくなることによって、定時性、速達性、この辺についてがどこまで担保されるのかというのが課題でございます。特に踏切に関係いたします公安委員会の許可等が得られるかどうかというところは、これは不透明、不明確なままでございます。

3番目、工事中による代替交通が、これが非常に大きな問題になろうかと思えます。市で道路を整備するとすると、二、三年はかかる、必要だと考えております。近鉄さんの言われるような三、四カ月で延長7kmの道路をつくるというのは非常に至難の業だというふうに考えております。

そして、4番目、近鉄さんのほうでは25億円から30億円の初期投資をと言っておられますが、これは財政的な問題が非常に大き過ぎるというふうに考えております。

そして、5番目でございますが、仮にこういうようなバス専用線をつくったとしても、非常にまれな例でございますので、誤進入等や道路の管理について、全国的に事例が余りない状態でございますので、この辺に大きな課題があるのではないかというふうに考えております。

それでは、4ページのほうへ移らせていただきたいと思います。

4ページのほうには、三岐鉄道北勢線の概要のほうを再度掲載させていただいております。

上下分離方式の先駆的な要素がありますが、上物は三岐鉄道さんで運営をしていただく、下につきましても、施設の管理のほうについては三岐鉄道さんが、土地については沿線市町で保有されているというところでございます。

そして、これにつきましては、市町の補助としては、大きく55億円。そして、3番、4番になりますが、国、県からの補助金としては19億円になっております。

そして、7番目でございますが、利用促進に関する投資として、無料の駐車場やパーク・アンド・ライド施設をつくられておられますが、3市町のほうでこれに対して12億円の補助を打っておられます。ですから、行政からの補助としましては、55億円と7番の12億円、そして、国、県からの19億円、合計86億円が使われておられます。

そして、今年度に入ってから3カ年の暫定計画をつくられておられますが、3年間で6億円の支援をするというのが決定されておられますので、平成27年度までには総額92億円の支援がされるというスキームになっておられます。

そして、続きまして5ページ、6ページをごらんいただきたいと思います。

4月18日の近鉄福鳶参考人さんのほうからありました踏切を改良することによる時間ロスの計算でございます。近鉄さんから頂戴したものをそのまま掲載させていただいております。

5ページのほうは笹川通り、子西八王子線での事例、そして、6ページのほうは松本街道の先線になる旧東海道とすぐの新政にある踏切でございます。

検討条件はいろいろ書いてございますが、下に括弧書きで踏切の遮断時間が掲載されておられますが、鉄道としては現在11回の実測をしていただいたそうです。9分15秒、7時から8時台でとまっている。そして、BRTで計算するところによると、7分5秒で済むという形で計算されておられます。1回の踏切遮断時間を25秒というふうに計算されておられます。一応これはバスの運行、BRTで運行本数をふやされるという形になっておられますので、17回は踏切の形で遮断されるという計算をされておられます。これは近鉄さんの試算でございますので、公安委員会が仮に一般道路として踏切を設定すると、このとおりになるかどうかは不明確でございますが、近鉄さんからはこのようにこのような資料を頂戴いたしております。

6ページのほうもご確認いただきたいと思います。この松本街道のほうは、西日野駅に向かう列車もおられますので、遮断回数がふえます。その関係がございます。今、7時台から8時台については、鉄道としては21回踏切が閉まることによって20分28秒閉まっている。BRTに変えることによって22秒を30回ですので、11分で済むという形ですので、近鉄さんとしてはこの9分の時間差をもって渋滞への影響は低いというふうに考えておられます。

これが遮断時間に対する近鉄さんのお考えでございます。

引き続き7ページをごらんいただきたいと思います。

これは、NPO団体さんなんですが、四日市の交通とまちづくりを考える会が提案されておられます。これは理事でおられます湘北短期大学の太田良治准教授がつくられたものですが、この概算では第三セクター方式を提案されておられます。

自治体がもちろん第三セクターとして出資する一部を市民も出資することによって、市民が株主になって、株主の行動として乗車する方向が見出せれば、市民とともに鉄道を応援できるのではないかという発想でございます。市民に電車に乗ってもらう仕組みとして、この第三セクターで出資をしていただくというイメージがこの7ページでございます。

そして、8ページのほうをごらんいただきたいと思うんですが、このNPOさんとしては、市民、自治会、そして、市民団体が市民株主として出資してもらうことによってマイルール意識、これは非常に大事だと思いますが、自身が保有することで株主の価値を向上させるために乗車回数がふえる、これが望ましいのではないかとという形で第三セクター方式にして、市民に出資してもらおうというところです。

そして、提唱されておりますのが、「また」から下でございますが、ネーミングライツの販売やら副駅名をつける、路線愛称の名称などをつくっていくというところが必要ではないか。トレインアテンダント、要するにアルバイトさんになるんでしょうけれども、乗っていただいて改札業務などをする。そして、運賃の取りこぼしなどをなくす方法があるのではないかと。この二項目につきましては、第三セクターに限らず、継続的に運営していくとするならばこれは取り組むべき課題であろうと思います。

そして、9ページのほうをごらんいただきたいと思います。

このNPO団体さんのほうが見本とされてみえるというわけではございませんが、非常に参考にされておられるのが、この第三セクター鉄道としての万葉線でございます。そして、万葉線に協力する団体として路面電車と都市の未来を考える会・高岡さん、通称RACD高岡と呼ばれている団体さんがございます。

万葉線のほうについては研究されておられますが、富山県高岡市から射水市までの間の12.8kmの路面電車でございます。1950年に加越能鉄道が設置されたんですが、人口減少とともに利用者が減りましてピークの4割弱まで落ちていった。そして、平成14年に第三セクター化されたというところでございます。第三セクターで、実はこの路面電車を経営されたのはこの万葉鉄道が最初でございます。

2市にまたがっておられますので、高岡市と射水市、そして、富山県が資本金を出されておられるというところでございます。赤を基調とするライトレールで名をはせておられ

ますし、最近では逆に赤に対応して青でドラえもんトラムと呼ばれる新しい車両を投入されて利用促進を図っておられます。

RACDA高岡さんとしてこの万葉鉄道を支援しようという団体さんでございますが、行政のほうに廃線防止を要望したり陳情するという団体さんではなくて、自分たちみずから行動することによってまちを守ろう、そういうような活動をされる団体でございます。ですから、そのあたりでみずから活動資金を集められたりとか、パトロンを見つけられたりとかという形でされておられます。

RACDAにつきましては、本体といたしますか、岡山市のほうに、この頭脳部分といたしますか、公共交通RACDAという、あるんですが、そこがいろんな情報を発信しながら対応をなされておられますし、和歌山電鐵貴志川線の未来をつくる会もこの辺のあたりのところでみずから動いて自分たちも楽しくて、そして、鉄道とともにまちを存続、発展させていこうという形をとられておられます。ですから、自分たちでいろんなイベントもされておられます。この高岡市では朝市を自分たちで運営をされてというところがございます。

10ページのほうには、この万葉鉄道12.8kmの25駅の運行図のほうを示させていただいております。

雑駁ではございますが、以上のようなことでございます。

豊田政典委員長

資料の準備と説明、ありがとうございました。

それでは、まずは、資料についてご質問があればお聞きしたいなと思いますが、委員の皆さん、いかがでしょうか。どこからでも結構です。

森 智広副委員長

近鉄100%子会社化のときの資料は1ページ、2ページなんですけど、横断するんですけども、細かい話なんですけれども、近鉄さんの参考人招致のときに近鉄の100%子会社のときの運営費補助1.3億円ですけれども、2ページにあるシミュレーションから諸税、減価償却費、支払利息というのを差し引いた残りの部分についての負担だと思うんですけども、これ、実際ほかの他者事例として、例えば施設とか車両を公共が保有するとすれば修繕費についても、これはもう主体的には公共が担っていくものになるんですかね。で

すから、直接費用じゃなくなって市としての費用になってくるんですかね。その辺ってどうなんですか。わからないですか、ほかの他都市。修繕の責任というのは誰が持つのか。

山本都市計画課長

確かに公有民営で余り事例がないのと、そして、詳細なデータがオープンになっていない現状がございますが、福井鉄道さんの関係で福井市さんにお邪魔したときには、あそこは3市で運営補助を行っておりますが、修繕費についても福井市さんは補助をなされておられますので、持ち物は施設としては福井鉄道さんがお持ちですが、修繕費についても補助金を打っておられますので、実際はもう少し下がっているというのが福井鉄道の事例としてはあります。

森 智広副委員長

福井鉄道さんが保有なので、修繕責任というのは福井鉄道さんがお持ちなので、コストとしては福井鉄道さんのコストに上がってくるとは思うんですけども、それが補助するのは別として、するかしないかって別として、例えば行政が車両なり施設を持った場合というのは、近鉄さんのコストには乗ってこずに直接市が修繕責任を負ってコストを負担していくという形にはなってくるんでしょうね、恐らく。

館都市整備部理事

そのあたりはまだまだ不確定な部分があるかと思うんですが、例えば指定管理なんかの場合でも、日常のいわゆる修繕的なものはその指定管理者側が負担し、大きなものになりますと使用者側である市が負担するといったようなことをしておりますが、恐らくこれについても、日常の保線とか、ちょっとした管理に係る修繕、そういったものは相手側さんがやる、そんな分けをしていくことになろうかと思うんですが、今この表の中ではそこまでの分けをしておりませんので、この表の中の修繕費はある程度全て含んでおりますので、この中からまた仕訳することになるのかもしれませんが、そこまではまだ手が回っていないというか、そこまで想定をしておりません。

森 智広副委員長

どっちみち全額補助を求められているので、金額には変わらないんですけど、その内訳

だけ確認したかったので大丈夫です。

一旦終わります。

諸岡 覚委員

委員長に確認ですけど、今質問していいのはこの資料とこの資料、両方どっちの質問でもいい。

豊田政典委員長

いいです。

諸岡 覚委員

前回のまとめの資料のところからちょっと理事者のほうにお聞きしたいんですけど、近鉄さんのほうはもう以前から再三提案を出していて、あとは市の回答待ちなんだと、そういう話だったですね。それで、市長は何かのときに8月までに答えを出すのは難しいかもしれないみたいな、そんな話をしているんですけども、今、何を検討しているんですか、市は。先方からの提案に対してなぜ答えが出せない状況に陥っているのかということをお聞きしたいんですけど。

館都市整備部理事

今なぜというところの前に前段でございますが、当然、まず、もともとの交渉の始まりとしましては、近鉄さんに対して近鉄として鉄道として残していただきたい。これをずっと申し入れてきましたし、かつ、自治会のほうでもたくさんのご署名を集めていただいたり、あるいは、高校のPTAさんも活動していただいて署名を持って行って、その市の方針の形で近鉄さんで残していただきたいということを言ってきまして、それをずっと交渉でお願いをしてきたわけでございますね。

それに対しては、ある意味近鉄は迎え撃とうと申しますか、そういったことに対しては全く譲歩をされるところはなかった。BRTであったり、あるいは、鉄道であれば公有民営方式が近鉄として残せる方法であるということは、ここは数字は別としましても当初の段階からそんなことをおっしゃっておったという状況でございます。

その中で市としましては鉄道に対して、いわゆる初期投資の部分のある一定額の補助は

総合計画、推進計画でも挙げさせていただいたとおり考えていたわけでございますけれども、運営費補助というところに対して一つのなかなか踏み切れないというところがあったわけでございまして、そのあたりも市長の記者会見等でなかなかその辺が難しいんだということを外へ向かってアナウンスしてきたわけでございます。

したがって、ポイントとしましては、結局公有民営であろうが、他の第三者譲渡であろうが、イニシャルコストについてはこういった国の補助とか、補助メニュー、ある程度ございますので、その負担は軽くはございませんけれども、そういったものがあると。ただ、一方で、維持管理経費にかかわるような部分の補助につきましては、そういう国のメニューであるとか、そういうのがございません。県の補助も三重県のほうにはございません。他県ではそういった例もあるんですけど、三重県にはそういうものがございません。そのあたりがまだまだ決断、市として判断できにくい、非常に難しい部分であろうというところございまして、このあたりが何とかならないのかというのが一番の論点であり、あるいは、鉄道を残すとすればそのあたりの決断が必要になってくるのかなというところございまして、まさにそのあたりが今後、これまでもそうでございますが、今後も運営費に当たる部分の補助、それが出せるのか出せないかといったところが大きな課題であろうし、それを協議していく内容ではないかと、そういうふうに思います。

#### 諸岡 覚委員

簡単に言うと、財布と相談しながら、なおかつ、仮に出せたとしても、それを市民の理解を得られるかどうかという政治的判断という、そういう部分が懸念されるのかなということでもいいんですよ、簡単に言えば。

ごめんなさい、最初のほうの冒頭で言われた先方からは無回答だった、現状のまま残してくれというのに対して無回答だということなんですけれども、無回答というのは、要するにいいもだめも言うてない状況が無回答だと思うんですよ。向こうはだめだと言っているんじゃないですか。回答はあったんじゃないですか。

#### 館都市整備部理事

済みません、私の言い方が間違ったかもしれません。

先方さんはBRT、だからBRTなんだと。鉄道で残すということに対しては無回答かもしれませんが、BRTが最善なんだと、BRTで市に整備していただいたらやるんだと。

そういったことと、それから、公有民営方式、これについては、鉄道で残す場合であれば全てを行政側で負担してもらうような形だという言い方ではございましたが、公有民営方式であれば残せるということは、自治会の代表の方々に要望に行った際にもそういう声は出ておりましたし、我々も事務レベルの協議の場でもそれであればということは話ございました。

したがって、無回答ではございませんが、そういう方式であればということでございます。そういうことでございます。

諸岡 覚委員

だから、近鉄さんが自力で主体的に現在の状況の鉄道を残すという選択肢はもうないんだということは間違いありませんよね。はい、結構です。

豊田政典委員長

ほかはどうでしょうか。

森 康哲委員

5 ページ、6 ページの近鉄内部・八王子線の踏切遮断時間の比較検証の資料なんですけれども、これ、近鉄さんからのデータそのまま間違いありませんでしょうか。

館都市整備部理事

そのままでございます。

森 康哲委員

この資料をまともに見て説明を受けたんでしょうか。

館都市整備部理事

もちろん説明を受けた後、私どもとしましては、例えば、この図面にございます黄色信号3秒、赤信号表示から8秒、それから、出てから3秒、こういったものはどういう根拠があるんですかとか、これは全く根拠は、根拠というか法的なものの位置づけがございません。バス専用道の場合にどの手前から黄色信号にするのか、赤信号にするのか、出た後

何秒後に赤にするのか、そういったバス専用道の場合の基準が今あるわけではございませんので、これらは全て本来であれば公安委員会と協議して、じゃ、どのあたりから黄色信号を出すんだとか、あるいは、遮断機をつくるにはどのあたりから遮断機を閉めるのか。鉄道の場合にはもう鉄道の基準があるわけですね。鉄道の車両の速さに応じてそれが決まっておりますが、これは初めてのことでございますので、そういう基準はありませんねと、そういった反論をした上であくまで試算と。そういうものがない中での近鉄さんとしての通常これぐらいが考えられるという一つの試算だというふうに受けとめて、そのときはそういう形で受けた、資料としてはいただいたと、そういったことでございます。

#### 森 康哲委員

この資料の中に書いてある1台目、2台目というのは、2台続けてバスが運行されるのを想定して書いてあると思うんですけども、60人の乗客が満タンに乗った状態で2台のバスを同時に運行するというのは、誰が考えてもこれは難しいことだと思うし、電車であれば乗り口、おり口というのは同時にできるんですけども、バスの場合は乗り口、おり口というのは1カ所ずつで、当然1人ずつしか乗りおりできないですよ。そういう事情も全然考慮されていないですし、乗客、例えば10人が一遍に乗り込むことができないということであれば、一つの駅で乗れる時間、これも全然電車とバスは比較にならないと思いますので、こんな資料をもとに踏切の遮断回数やら時間やらを書いてもらっても何の参考にもならないと思うんですけども、その辺、考え方を教えていただけますか。

#### 館都市整備部理事

したがいまして、あくまでいろんな架空の仮定があった前提での資料というふうに我々も受けとめておりまして、これまでにこの手の資料のご請求もございませんでしたので出すことはなかったんですが、我々としてもこれはあくまで近鉄さんの一つの試算であって、これが公安委員会に持って行ったら本当にこれで通用するものかどうか、全くわかりませんねと。その辺は近鉄さんもわかっております。一つの試算だということだと思います。

それから、先ほど申しました乗りおりにかかわる時間、これは踏切の遮断と申しますよりもバス停留所での時間待ち、これはおっしゃるとおりでございまして、たくさん乗っている中で、バスは乗りおりが非常にしにくいです。後ろのほうの方が前のほうからおりるとすれば、満員であれば、かき分けかき分けおりていかなきゃならない。そうしますと、

そこでバス停にとまる時間が混雑ぐあいによって全然違うわけですね。そのあたりが定時性とか、そういったところに影響にしてくるということは、我々事務レベルでもそんな議論はしております。ですから、必ずしもそれは定時性になりませんよねという話はしてございます。

森 康哲委員

今の説明プラスアルファ、例えば2台同時にこんな距離で走らせるのは到底無理だということも推測できますので、真剣に近鉄さんが本当に考えたのかなという疑いすら持つような資料だと思いますので、意見として。

豊田政典委員長

ほか。

小林博次委員

近鉄に来てもらっているいろいろ質疑応答したまとめがあるんやけど、結局は近鉄の言い分を議会がまとめてやっただけで、何のことかいなと読み直すと腹が立ってくるわけやな。腹を立てておったらあかんけど。

よう考えたら、私鉄側から出ておるのは、大体、公共交通機関そのものが民営化するのがおかしいという議論やったから、それじゃ、もうかるほうの近鉄本線も含めて公有化するようなそういう提案をしていく必要があるんやないかと思っているんやけど、当然ですよ。民間のほうでは鉄道がおかしいという話やったから、世界の国はそうっていないと。それならもうかっておるところを含めて公有化して、その利益で対応するということは可能なわけやわね。

例えば、近鉄でもまだ二百何十億円かの利益があって、利益がなければ別やに、あって、スペイン村だとか、そういう観光は大体失敗ですやん。失敗したかどうかって勝手に判断したら、こっちが勝手に判断したらあかんけど。我々の目から見ると極めてうまくいっていないだろうなというふうに推測できる。また、大阪にも300mぐらいのタワーをつくって成功するかどうか知らんけど、そこにうんと金を入れているわけやね。だから、鉄道以外のところで随分金を使っているんで、そんな金があったらこういうところに入れればいいわけやね。

普通例えば市から民営化すると、建物を建てて、こういうものなら恐らく線路も車両も更新して、民間でやってくださいと、こういうやり方をしているでしょうね。がたがたになってから全部お前らでやれと言うのはどう考えても納得できやん話で、話の行き先もBRTみたいな、そういう話が一方的に出てくる。

これは国の制度改正に問題があるわけやから、国に対して制度を変えていつでも勝手にやめられるという条件整備をしたわけやから、実際にはそうと違って、新しい鉄道業者が参入できる、こういう条件をつくったはずやったわけで、それが思いと結果が違うわけですから、そういうものの法律の見直し、もしくは、その次に派生する問題についてもう少し責任を持ってもらえるような、そういう国に対する要望、それから、県立高校も随分あるわけで、四郷方面にあるだけと違って、逆にほかの地域へも行っているわけで、学生を運ぶためにこういう問題があるわけやから、県としても一体高等学校をつくってどうしてくれるのという話をきちっとしておく必要があるんやないのかなと。市だけで考えるといったら無理やと思うんやね。

だから、その辺を何か資料か、国に対して、あるいは、県に対して要望書か、何かまとめられるんなら少し、もっとやわらかい言葉になるやろうけど、何かしてほしいなというふうに思うね。

#### 豊田政典委員長

今の部分、休憩後にまた改めて取り上げたいと思いますので、一旦預からせてください。ほか、資料、まとめについての質疑、ご意見。

#### 毛利彰男委員

資料というよりも、これまでのずっと流れを聞いていて思ったこと、あるいは、その方向性とかというので、突拍子もない話になりますけれども、この委員会は存続をという委員会なのでその流れから外れるようなことになったらごめんなさい。

ずっといろいろ話を聞いていると、鉄道が黒字になっても今維持していくつもりはないとかいう、そういう話で、鉄道をどうしても残したいなら条件つきやと。さらにその中身はおんぶにだっこで社会的責任を果たしていないという、そういうきつい言い方をせざるを得ない回答をこの前いただいたわけです。イニシャルからランニングから全てもって、ごく簡単に計算しても10年間で大体50億円ぐらいかかると、そういう方法でしかこの鉄道

路線は残せないと、そんなふうに私は捉えています。

鉄道はだめなのでBRTでという、BRTでやっても30億円は出せと。社会的責任というか、そういうものを放棄したそういう考え方でおんぶにだっこでもうからんことはしませんという、それは企業ですから当然のことなのかも知れませんが、そういうのがはっきり浮き彫りになってきているので、腹をくくらなあかんときに来ておるんじゃないかなというふうに私自身は思っておるんですけどね。

50億円で市民の血税を投入してもいいのか、あるいは、30億円にするのか、あるいは、もっと税金を少なくする方法をもうちょっと考えていこうかという、そういう話だと思うんですよね。民営化しているんな方法を全国で調べてきましたけど、50億円が1億円や2億円になるわけがないのでね。40億円ぐらいになるとかという、そんな話かなというふうに思っています。

いかに投入する税金を少なくする方法はないかと、安くする方法はないかという、そういう選択肢の中に、非常に言いにくい話ですけども、廃線もやむなしという選択肢も考えていかなあかんときに来ておるんと違うかなというふうに自分自身は思うんですよ。残したいですよ。残したいんですけども、いいや、もう市長も50億円を出してもいいと。議会も全部50億円を出してもいいと言うのやったらそれでいいんですけども、やはりそれをジャッジする議会としては、もっと安い方法も考えていかなあかんの違うかという中に廃線ということ。

廃線にしたらどうそれを輸送するかということですけども、学校関係はスクールバスとかですね。先ほど小林委員さんがおっしゃったけど、四日市市ばかりが面倒を見る必要はないと思うんですよ。スクールバスを出すとか、高齢者には敬老バスを出すとか、あるいは、今の国道1号線とか、従来のバス路線の拡張工事とか、それから、バス専用レーンを拡充するとか、そういう形で近鉄さんに頼らない方法で、もしやれば、それが例えば10億円で済むとか、ちょっと簡単に15台ぐらいバスを増設したらいけるのかなという気はしておるんですけども、1台何千万円するか知りませんが。

そういうことですと30億円はかからないんじゃないかなということも考えられるし、だから、廃線した場合に既存の三重交通バスさんとか八風バスさんとか、あっちのバスやね。地元のバス会社にいろいろ試算をして、何台必要なのか、あるいは、何分ぐらいかかって、輸送は現状の道路でできるのかどうか、渋滞の部分も含めて。県、あるいは、国のスクールバスとか、そういうものの補助の制度があるのかどうか、全体のコストと市が出

せるような名目と補助金も含めた形のどれぐらい出したらいいかということも研究もしていく必要があるんじゃないかなというのをこの前のお話を聞いて感じたところなんですよね。

小林委員さんがおっしゃるようにトータルの累積黒字から見れば、かつてはそれで黒字経営したときもあるわけですから、社会的責任というのをどう企業理念の中で存続させるかという、そういう部分が全然みじんも感じられなかったお話だったもので、すごい失望しました。

だから、そういう意味において、議会は怒られるかもわかりませんが、市民の人が言われた廃線という部分も含めて安く血税を投入するにはどういう方法があるかというのも考えていく必要があるんじゃないかと。少なくとも行政はそれを試算すべきだと、そういうデータを持つべきだというふうに私は思いました。

豊田政典委員長

最初に申し上げたとおり、もうすぐ休憩ですけど、その後、今お二人の方が言われたような意見交換の時間にしたいと思っていますので、今は記録、記憶しておきますが、今は質疑の時間にしたいので、資料、まとめについての質疑があれば出していただいて、なければ休憩にしたいと思いますけれども。

(なし)

豊田政典委員長

よろしいですか。また後の時間で、もし出てきたら質疑をしてもらってもいいので。一旦休憩をとらせていただいて、55分再開にいたします。

14 : 41 休憩

14 : 55 再開

豊田政典委員長

それでは、再開いたします。

冒頭に申し上げましたが、今回第17回目になります。いろんな資料をもとに議論してまいりまして、前回は参考人として近鉄さんに来ていただいたと。調査研究としては一つの区切りの時期を迎えているのかなと私は考えておりまして、議長に報告しつつ、最後の局面ですから、委員の皆さん、今までの調査研究を通じた今後について一定の意見交換をしてはどうかというアドバイスを伺ってまいりましたので、ここからの時間、先ほど少し小林委員と毛利委員に意見も言っていただきましたが、そのことも俎上にのせながら、委員の皆さんの意見交換の時間として、集約できればそのように報告しますし、できなければ各論両論になるかと思いますが、まとめの時間をとりたいと思いますので、よろしく願いをいたしたいと、まとめの段階でございます。

じゃ、先ほどの続きでいけますか、続きですか。意見表明。

小林博次委員

この委員会が長引くと、行政もそうやけど、答え、対応がずっとおくれてしまうと思うんやわね。だから、委員長が言うみたいにまとめるなら早く、俺は去年の暮れにまとめてくれと言っておったわけやけど、できるだけ早くまとめてやらんと後が困ると思うんやわ。全体の交通対策は時間がかかってもいいけれども、近鉄内部・八王子線関連はなということ。

豊田政典委員長

ということも頭にありますので、私の考えでは、今から時間をとりますが、その流れにもよりますが、本日をもってまとめとさせていただき、報告書の本格的なまとめ作業に入って、次回あたり、完成形じゃないと思いますが、示させていただきつつ、次のバスとか総合交通がありますので、移っていこうかなというもくろみでしゃべっています。

その上で、その進行について。

それでは、今から挙手を願って、小林委員のさっきのやつはちょっと後で扱います。

諸岡 覚委員

意見交換の場をつくっていただくというのは非常にいいことなんですけど、先にちょっと委員長に確認をしたいんですけど、この委員会の第1回目のときに、この委員会はあくまでも鉄道存続が前提であって、それ以外の意見はだめだよという話を言われました

んですけど、その後、私はその話は一切してこなかったつもりなんですけれども、この意見交換においてもあくまでもそういう前提ですか。

というのは、先ほど毛利委員が言われたように、白紙に戻してきちっといろんな多角的な考え方があってもいいんじゃないかと私は以前からずっと思っているんですが、そういう意見は言っちゃだめだと言われているのでずっと言っていなかったんですけども、この意見交換においてもそうですか。

豊田政典委員長

私も先ほどになりましたが、そこの部分ですね。

じゃ、意見交換へ入ったとして私の考えも含めてそのことに答えますが、私はあくまでも鉄道存続で考えるべきだということで、今も思っています。その前提でこの委員会を運営してまいりましたし、あとは意見も見られますが、市民の皆さんも署名や活動を熱心に行われている。それを民意と捉えて僕は鉄道存続ということで、個人的には一委員としてはそのように考えていますし、委員会の趣旨もスタートの約束ですから基本その方向で議論していただきたい。

ただし、詳しく時間をとれませんが、毛利委員が先ほど言われた、意見交換の材料にするのはある程度認めていこうかなとも思いますが、皆さん、どうですか、その辺。それを決めましょう。

ちょっと曖昧でしたね、これは。

日置記平委員

そうやね、意見は多種多様でいいと思うんですが、私は当初の委員長の目的その他云々は別にして、この近鉄内部・八王子線は残すという意味と継続という意味では若干違うのか、同じなのか、同じと考えてもらっていいと思うんですが、私は継続ということですね。近鉄内部・八王子線を残すということなのですが、継続して近鉄内部・八王子線を運営していくと。それがベストであるというふうに思っています。

だから、それに徹して、その他のやつは全部削除して、それに向かって一途にそれに向かっていくことが目的により近づくのではないかなと。余り円を書いて、どの点からも攻め口があるというふうにすると、終着駅がわからなくなってしまう。だから、しっかりと心を決めてこの鉄道を継続していくということの視点に立ってその方向性を探ったほうが

いいと思います。

いろいろ意見は出てきたわけですが、必ずその視点はある、解決策はあるということで進めていくことが一番いいというふうに思っていますね。

加藤清助委員

この間のここでの委員会の議論だとか、それから、先週というか参考人からの回答を受けて感じていることと、僕自身は結論づけはまだできない段階です。

結局、先ほどのように、鉄道として存続させようということではもうほぼどういう形か、大ざっぱに初期投資の財政出動の金額だとかというのでも示されてきていますよね。だから、それを我々は交渉の主体者ではないもので、あくまでも行政がそれを近鉄側にどう回答するか委ねられていると思うんですが、でも、その行政が下した決断を議会が予算的な部分で最後は議決することになるという流れは受けとめています。

これまで行政の方針というか、路線はさっきもあったように、総合計画の中での車両更新への一部補助ということと運営費補助はしない。こういうスタンスをずっと持ってきている中で、きょうも市長の記者会見が新聞に載っていましたが、前回近鉄さんは公有民営化しかないという結論づけに対して検討の余地はあるとかというような発言をしてきて、多少行政のトップの判断が揺らいできているのかなというふうに僕は受けとめたんですね。

さっき冒頭に言ったように、数十億円の初期投資と、あるいは、ランニングコストの補助金の負担を市が負担していくということは、本当にいいのかどうかということで行くと、先行事例で三岐鉄道北勢線の事例なんかを見ていると、それは残っておるにはいいとは思いますが、まさに費用対効果というか、それが単に福祉だとかじゃなくて、公共交通という分野における費用対効果としてどう見るかというところら辺が最後は僕らは判断を迫られるのかなというふうに思っています。

だからといって、公共交通に公金投入をしてないわけじゃないですよ、今までも。バス路線は自主運行バスで4路線ぐらいで年間4000万円ぐらいの大体公金をずっと10年以上にわたって続けていますよね。それで、じゃ、運営費補助というか、委託費でやっているバス路線に何人の利用者があって、1人当たりどれだけの公金投入がされているのかというようなものも物差しで比較してみるのも一つかなというふうに思いながら考えていますし、仮に、それ以上はあれですけど、そういうことがあるもので、だから、数十億円の公金投入でランニングコストの一定期間の補助というのを枠づけられると、うーんというふ

うに今は思っていますね、正直なところ。

とりあえずそんなところで。

豊田政典委員長

引き続き発言をお願いしたいんですけど、毛利委員も苦渋というか迷われている部分もあると思いますし、それを迷いの部分、あるいは、存続でないような発言を禁じることはしませんので、質問という形でも結構ですし、ほかの委員に対してね。こういう場合はこれについてはどう考えるんだという発言はしてもらっても結構ですが、曖昧で申しわけないですけど、基本存続というところは最後まで貫かせていただきたいなと思いながら、自由に発言いただきたい。

小林博次委員

自由はいいけど、もう集約しようかと言うておるのに、そうでない意見が出ると集約のしようがなくなってくるので、存続なら存続できっちり意見を出して、でないと、理事者はよう交渉しやへんと思うんやわ。もう後ろにも近鉄が来ておるのかどうか知らんけど。

芳野正英委員

森委員や諸岡委員、例えば積極的にもう廃線というわけじゃなくて、最終的な論点というのは、公設民営にするにしても、例えば鉄道路線の敷地とか、そういうのを資源負担して買うのか、さらには、そういう施設だけじゃなくて運営費まで出すのかという、その部分の話だと思うんです。そこまですべきじゃないとなると、結果、もう廃線になってしまってもやむを得ないという部分もあると思うので、今回の議論の最後のところで議論すべきは、そういう公共の自治体として鉄道用地なり敷地、施設、インフラを市が負担して維持することの是か否かで議論してもらったらいんじゃないかなと思うんですけど。

豊田政典委員長

もうちょっと言い方を変えて。

芳野正英委員

言い方を変えると、要は、市の今後、路線を鉄道として維持していく上では、市の財政

での支援というのが必要になってくると思うんですね、現状をいろいろ調査した上では。そのときに私なんかは、公共インフラとしてそういった部分は保有すべきやというふうだと思うんですけども、そうじゃないという意見もあると思いますし、そうなると結果廃線という形になってくる可能性もあるということなので、市がどこまで公共交通を維持するための支援をどのレベルで出してくるのか、運営費補助まで出すのか、それとも、こういうインフラの整備だけだったら出してもいいのかとか、そういう議論が最後に残ったのはそこかなと思うんです。

#### 豊田政典委員長

今の意見、取り入れたいと思いますが、どこまで税投入を認められるとお考えなのかという、そんな整理で発言してもらえばいいと思います。ですね。どこまで、または、金額もそうですね。そんなことからの議論になると思いますし、展開してもらってもいいです、いろんな思いを。

#### 森 康哲委員

私は、近鉄本体がこのまま運営していくのであれば、運営費補助は当然国に従って出ないと、出しづらいというところがあると思うんです。国は間違いなく出さないと思いますし。であるなら、市単独でやっていくのかという話になってくるもので、それは避けたいと。

だから、切り離して、第三セクターなり、市の事業なりということになってくると思うんですけども、いずれにしても近鉄本体と離せば、今度運賃も変わるわけですね。定期の割引運賃も本線の割引が適用されないので、当然割引率は上がって運賃は上がると。その分収入も上がるわけですね。そういう意味で、そういう経営まで含めた考え方をきちっとできるように、補助もそれに従って、もし運営費補助を出すのであればそれもシミュレーションの中に入れていく必要があると思うし、考えていかなければならないと思います。

それで、私の考えとしては、当然近鉄内部・八王子線は電車として残すべきだと考えておりまして、それにプラスアルファ、以前から提案をしておりましたJR四日市駅から市立四日市病院まで、市立四日市病院までのLRT化、これを視野に入れてまちづくりとして近鉄内部・八王子線と連動してやっていけば相乗効果も生まれるでしょうし、観光という面でも四日市市が伸びていく一つの注目される要素になってくるのかなと考えておりま

す。

以上です。

豊田政典委員長

近鉄から譲り受ける形、市が関与できるような形にすればいろんな展開ができるじゃないかと、収支を超えて観光面でも、そんな意見。

森 康哲委員

つけ足しなんですけれども、当然近鉄さんは赤字、3億円の赤字をずっと生んでいるからという理由なので、今の施設や地べたを無償譲渡ということで市が引き受けたらどうかというふうに考えております。

豊田政典委員長

マイナス3億円よりゼロ円のほうが安いじゃないかと、近鉄にとってみれば。そんな方で交渉も要るんじゃないかという話ですね。という意見もいただきました。

豊田政典委員長

そうしたら、今、挙手されている方はいないので、小林委員が休憩前に言われた、三重県に対しての県立高校の存在とかそのあたりを考えて、私も同じですけれども、県も既存の補助メニューを超えたお金であったり動きであったりをしてほしいなと思います。そのことを例えば当委員会から議長にお願いしてはどうかという提案だったと思いますが、これについて、皆さん、意見をいただきたいなと思いますが、いかがですか。

また、こんな話を聞いているよとか、前も少しありましたね。県会議員は何もしてへんと言ったら、中川委員はそうじゃないよということをおっしゃいましたよね。その後、何か情報があったら紹介してほしいし、考え方でもいいです。もちろんいいかげんな情報ではだめですけど。

諸岡 覚委員

今、私は余り知らんのですが、県内で県立高校で県がある程度負担してスクールバスを出しているところってどこかあるんですか。

山本都市計画課長

三重県教育委員会に確認をいたしておりますが、県教育委員会としてはスクールバス等には支援はなされていない、全てPTA会等で運営されているということを伺っております。

豊田政典委員長

既存のメニューでいくと県の補助というのは、おさらいになりますが、どんなことになるんですか。

館都市整備部理事

既存のメニューというか、前例になるわけでございますけれども、いわゆる国との協調補助にかかわる6分の1負担については、これは先ほどの車両更新であったり、施設の更新であったりといったところについては、県は乗ってきていただけるというところがございますが、それ以外で県が単独でやっている支援メニューというのは、これまでの過去の事例として、先ほどご紹介しました三岐鉄道北勢線の場合の用地取得費、これの2分の1を県が沿線市町に補助をしたと。これが一つの事例としてございます。それ以外では県の今のメニューと申しますか、実績としては支援メニューはないというふうに認識しております。

豊田政典委員長

三岐鉄道北勢線は1自治体を超えて複数の自治体だからという、そんな説明もあるんですよね。

館都市整備部理事

先ほどの土地に対する補助が1自治体を超えているから補助を出したということではなくて、県は当時3自治体、当時は市町村合併前でしたからたくさんの自治体がかかわってましたので、三岐鉄道北勢線の場合は。ですから、最初の段階から協議の場に県が入って調整をした、一緒になって。

そういった中で用地費の補助というのが出てきたのかもしれませんが、そこは詳

細がわかりませんが、ただ、実績としてそれはあるということで、じゃ、それが近鉄内部・八王子線は四日市市内だけの施設だからそれがいいのかということあたりはまだ確認はしてありませんので、我々としてはそれは実例としてあるわけでございますので、県に前例があるじゃないかという要望はしていけるというふうな思いでございます。

豊田政典委員長

じゃ、今、三重県の補助ということで少し時間をとりたいと思いますが、どうでしょうか。

その前に。

芳野正英委員

森委員の意見に私も賛同して補足と意見を述べさせていただくんですけど、国も鉄道事業再構築事業ということで第14回目の資料でももらいましたけど、基本的に上下分離で地方自治体の下を保有するというのが地方鉄道を再生する有効な一つの手段やということで、この新しい事業を国はもう国土交通省も補助メニューの中に出したわけですね。

そうすると、それだけ国もその部分の整理をして全国的にそういう展開をしているところなので、市としてはこれを活用した維持ということをこの四日市市のところでもやるべきだろうし、それは公共インフラの整備ということで、例えば今やっている近鉄の高架化とか、あとはバリアフリーのために駅にエレベーターをつけるときにも自治体が補助で出すのと同じような形でその上下分離の場合で下を自治体が所有する、そのための支援をしていくということは、私は今の時期に応じていますし、国も認めた制度である以上、そこを活用して再生するのが一番いいのかなというふうに思うんです。

それで、そのときに市だけじゃなくて、県にもその支援を求めてくというのは、もちろんこれからの議論としてあるのかなと思うんですけども。少なくとも国のメニューがある以上、そこを活用せずに手をこまねいて廃線という形じゃなくて、せっかくそういう国全体の流れがあるという部分で言うと、そこを活用していくべきだなというふうに思います。

豊田政典委員長

運行以外の下の部分について、国の補助メニューを活用しながら自治体、市が主体的に

かかわったらどうだという意見ですよ。

中川雅晶委員

この委員会が最終的に全部完全に合意形成をしなきゃいけないというわけではないと思いますので、大体の方向性を示せばそれでいいと思うんですが、存続となれば、多分圧倒的な市民の方が存続に賛成をされていると思うんですが、ただ、財政負担を伴うとなれば、それがどれだけの財政負担ならというところは分かれてくるところかなと思うので、しかも、今、財政負担も県の話がありましたけれども、初期投資ならばある程度方向性は見えてくると思うんですけれども、運営費補助というところがなかなか市民の方が大きく分かれてくる視点かなって私は思っているんです。

逆に言えば、運営というか、運営コスト、コスト削減というか、どれだけのコストで、収入と支出を合わせてどれだけペイできるかというような、なるべく圧縮するような努力ができるかどうか、例えば公有であれば公がどれだけガバナンスが働かせられるかどうか、経営責任を第三者のどこかの民間企業がするのであれば、どれだけ経営努力を、また経営内容をガバナンスすることができるかどうかというところもかかっているのかなというふうに思うので、ここでの結論は別に市民の民意というのをどの辺が大勢なのかというのをはかる努力をしていかなきゃならないのかな。

そのためには時間が要るので、1日も早く小林委員がおっしゃったように結論を出していかなきゃいけないというのは正論かなというふうには思っています。

豊田政典委員長

そういったことも、この特別委員会は議論を終わりますけれども、予算提案の際には我々議会に対してあわせて説明、提案すべきであるし、私たちも一議員として判断する際には市民の民意を背負って判断していかなければいけない、そんな場面が来るであろうと。そのためにも早いところ税負担を少なくするためのパッケージの提案をしてもらわなければいけない、行政ですね。交渉の中でもそんなことを頭に置いて交渉してほしいということだったと思います。

ほか、今の関係。

小林博次委員

市民の民意はいいけどさ、そんなのようつかまへんと思うんやわね、現実問題、短い機関では。そうすると、やっぱり本来のどうやって存続させるのやということで、委員会として集約してとりあえず報告する。それしかないと思うんやわな。

あと、実際行動する中では、例えば県はどうなっておるのや、国はどうなるのやという話が、これは行政側を中心に議会も協力しながら動いていくと、こういうことになるのと違うかなと思うんやけど。

日置記平委員

一つ、ずっとしていつている中での今、民意とかいろんな話が出てきたんですが、要は総合的に価値判断をするのに、今、この場はずっとスタートから議会と行政側とで意見交流をやってきて、その方向性を目指しているんですが、今、県はどう、国はどう、教育委員会はどうかというふうなと、いろんな意見が出てきたんですが、例えば、民意ということの一つの視点と注目するならば、協議会というのを行政側に設置してもらって、一つは商工会議所、連合自治会、それから、行政、議会、教育関係、そして、県、県議会、この間私どもは内部地区で連合自治会の総会があって、近鉄内部・八王子線上の県会議員さんが力強く近鉄内部・八王子線は存続すべきだというご発言がありましたが、そういうグループで行政側がリーダーシップをとってもらって協議会を開いてもらうのも一つだと思いますね。

豊田政典委員長

それは今の段階でということ、それとも、存続に向けてということですか。

日置記平委員

そうです。だから、あくまでも私の考え方を申し上げたように、存続ということに向けてですよ。私たちがスタートからいろんな意見を聞くんじゃなくて、あくまでも視点は存続です。商工会議所の会頭さんも存続ということで力強く言ってくれていますし、連合自治会のチームの皆さん方もその方向に視点を合わせていただいていると思いますので、ここで民意ということであればそういうグループで、県もしっかり目を向けてもらうためにそういうチームを編成して集約の方向というか、継続の方向に意見を聞くというのも極めて重要であろうと思います。

豊田政典委員長

今の日置委員の意見に対して関連の意見があれば出していただきたいと思います。

中川雅晶委員

関連ということじゃないんですけれども、先ほど例えば存続、しかも、運営費コストを公が負担してでも存続を許されるというところの部分、市民の方から見てオーケーって思われるというのは、極めて公共性が高いということと、それから、まちづくりとか、それから、四日市市の文化にかかわるという問題と、それから、一発目のコスト削減をどれだけできるかということと、普段の経営努力をどれだけしていくのか、また、それをどれだけコントロールできるかということと、それから、市民の協働という部分をどれだけこの中に入れられるかということとか、それから、雇用を創出することによってとかという観点があるとか、いろんなものがあると思うんですけれども、そういうことも視点として、さっき僕が申し上げたところの視点としてはそういうところをざっと考えたところではあるんですが。

豊田政典委員長

今、いろいろ意見を出してもらいつつ集約できる部分を探っていますので、もう少し出してもらって、後でもう一回確認させてもらうような形にしたいと思いますが、今の時点で発言があれば出してください。

芳野正英委員

さっき私は、インフラ整備の部分の費用に対しては自治体も積極的に国と一緒に補助すべきという話をして、今度は運営費の問題だと思うんですけど、この運営費も今回のこの委員会でのまとめに関しては、私はちょっと消極的でもいいのかなと思うんです。ここで運営費までぼんと出してやっていきましょうってなかなか、まず、市民意見の合意が出ないという部分もあるんですけど。

ただ、やっぱり赤字はどうしてもあるので、この辺は僕、一番初めのときに言っていたトリガー方式で、例えば上下分離でやっていく場合に運行する鉄道会社は、例えば3割ぐらゐの経費は削減すると。市はそれに対してインフラ整備をやる。周辺の駐輪場やパー

ク・アンド・ライドを充実させると。その協定を結んで、その協定で3年やっても赤字が出た場合は運営費を補助するとか、そういう形の運営費補助のやり方、トリガー方式であかなしたら赤字を補填するための運営費を出すという逆トリガーもあるのかなと思っているので、そういう形で存続をさせていくやり方が今後あるだろうなと思っているので、今回、この取りまとめをする場合の私の結論としては、インフラ整備には市は県や国と協調してどんどん出していくべきだと。運営費補助に関しては市民の合意が今のところ得られないので、ちょっと様子を見るというような形の結論というのはどうかなというふうに私は考えています。

ただ、これは運営費補助があかんどころじゃなくて、時期に応じたら運営費補助の市民意識も高まってくる可能性もあるので、そのときはやっぱり出すべきかなと。運営費補助は法律に反する反しないという話じゃないので、市としての判断、腹のくくり方やと思っておるので、そういう部分で言うと私はこれからの市民意識への高まりというのに期待する意味で、一番初めに上下分離をして運営費補助も出しますとなると新会社のモラルが低下して、モラルというか経営改善のためのインセンティブが働かないかなと思っているので、まずは独立でやっていきなさいと、インフラは整備しますから。そのかわり3年、5年ともう一回見ますよという保障をつけてあげるとするのがいいのかなというふうに思っています。

豊田政典委員長

今のは預かっておきます。

加藤清助委員

その運営費補助なんですけど、それをどういうふうに例えば近鉄という事業者の経営だとか、社会的責任というのが前半で出ていましたけど、どう見るかによって変わってくると思うんです。

僕は、前回の参考人の冒頭で経営状況の話がされたときに、物すごく漠然としていて、諸岡委員も3億円の赤字と言うけれども、それが近鉄のグループ会社全体でどういうウエイトを占めておるんやと言うたときにほとんど見解はなかったですね。小林委員が先ほど利益の問題を言っていましたけど、近鉄の鉄道事業としての純利益は平成23年で百二十数億円ですよ。グループ全体でいくと、その年度は86億円なんです。つまり、鉄道事業で

は130億円の純利益を出しているけど、グループでは縮んでしまう。そういう構造がさっき言われたあべのハルカスだとか、レジャー観光施設を抱えておる関係でそういうふうになっていくと思うんですけどね。

ずっと近鉄内部・八王子線単体の3億円の赤字ということに固執しているいろいろ我々も話は聞いているんですけども、当然交渉の中ではそういうことも含めて言われていると思いますけど、だから、そういう中で本当に言われるような毎年毎年の運営費補助が今の瞬間妥当性があるのかどうかというのは、甚だ僕は疑問に思えて仕方がない。

#### 豊田政典委員長

引き続き意見を言っていただきますが、ちょっと仮に整理させていただきたいなと思って、曖昧なところがあるんですけど。

まず、この委員会のスタートから前提として置いてきた鉄道存続という方向性、いろいろ条件はあるでしょう。あるけれども、基本鉄道存続ということに向けて交渉してほしいし、我々の使命としても鉄道存続のためには、この後続いていくんですけど、こうこうこうだよという、そんな基本は集約としてさせていただいていいですか、現時点で。もちろん条件はあるんですけども。

もうちょっとしゃべりますね。

鉄道存続でもし集約だとして、そうしたら、集約だけでも税投入のレベルがあるじゃないかというところ、さっきから議論をいただいているように、そうしたら、施設部分、下の部分とか、イニシャルコスト、最初の初期投資の部分は額にもよるけど、ある程度集約できるのか、認められるのかというところね、2段階目。

その次に、運営費補助のところ。ここは今の意見では、ここへ結論を求めるのは早過ぎるし、なるべく減らしてもらうに越したことはないので、交渉中でもいろんなやり方で減らすような方向で交渉してほしいとか、あるいは、加藤委員が言われるように、全体の中で運営費までは補助を求めないような、求めるのはまだ了解できないということなので、いろんな意見がありながら、そこは議論のあるところだというまとめにしておいて、プラス、交渉であったり、また議会に対する今後の提案の中でまちづくりの視点とか、あるいは、市民協働、市民がかかわってもらうような形、中川委員の意見で言えば雇用面でのプラスの要素であるとか、あるいは、はっきり見える鉄道事業に関する経営努力が見えるような形、また文化的な側面の提案もそういうのも議会にはしてほしいし、交渉中でもそん

なことを考えながら、今後の鉄道の路線のあり方についてそういったことも含めて庁内で議論し、また近鉄で議論し、あるいは、ほかと議論し、提案するときにはそれもパッケージで提案してほしいなということ。

それから、国の補助メニューについては、既存になくても提案していくとか、あるいは、県についても県立高校の存在もありますから、より深くかかわるような県の施政と補助金、金、そういうのを求めていってほしい。

そんなような意見が出ていると思いますが、ですよね。確認していきたいんですけども、まず、鉄道としていろんな、その後にくっつきませんが、鉄道として残していくべきだという基本のところは集約できますか。

いいですか、異議ありませんか。

(異議なし)

豊田政典委員長

一安心というところで。

そこで、いろいろしゃべってきましたが、税レベルについてどうしよう。初期投資部分、金額もあるけれども、ある程度議論の余地は我々もあるんだと。議論の余地って変ですかね。どんなまとめにしような。

加藤清助委員

初期投資という意味でいくと、行政が議会も認めてきた基本的なスタンスというのは、車両の更新部分のという範疇が今までの中じゃないですか。委員長が言われるのは、それを上乗せしたような形でどうなんかという意味合い。

豊田政典委員長

そうですね。

加藤清助委員

行政側の方針の変更を逆に求めるような形での意見はどうかということですよ。

豊田政典委員長

今までの近鉄の考え方も踏まえた上で、車両更新以上のものが求められる可能性がある。その際に我々というか皆さんは今どんな意見ですかという問いかけですね。

中川雅晶委員

これは総合計画に明確にうたわれている部分があるので、ここでどこまで、総合計画を変更なりする手順をしていかなきゃいけないということも出てくるので、そこはどこまで踏み込むかという、委員会としての意見の書き方というのは考慮しなきゃいけないというふうに思います。だから、踏み込み方によれば総合計画を超えて答えを出してもらわなきゃいけない。でも、その方向性は出たとしても、その手順はこういう形でしていかなきゃならないとかという形で報告を書かなきゃいけないとかという、総合計画にあれだけ明記されているので配慮をする必要があるんじゃないかなというふうに思います。

豊田政典委員長

ちょっとごめんなさい、総合計画というのは推進計画のことを言っているの。

中川雅晶委員

総合計画、基本計画。

豊田政典委員長

文言のことを言っているの。

理事、ちょっと教えてください。

館都市整備部理事

総合計画のほうの記述は、特に経営内容が悪化している鉄道支線について事業者による運営手法の見直しを促すとともに事業継続に向けて支援等を行います。ということで、文言でございますので、結構漠っとしております。ただ、推進計画のほうは、おっしゃるように今のところは車両更新の補助と駅前広場の整備ということでございます。

1点だけお気をつけいただきたいのは、今の車両更新の補助は、市の負担分の6分の1しか想定をしていない、市の負担として6分の1しか想定しておりませんが、公有民営と

いう方向になりますと、事業者が本来負担すべき3分の1の部分、3分の1、6分の1、6分の1、3分の1という、その部分も何がしか負担していかなければならないので、同じ車両更新でも少し負担増になっていくということになりますので、その辺もあわせて考慮いただければというふうに思います。

豊田政典委員長

では、税の投入のところは後回しにしておいて、先にさっき言ったようなまちづくりの視点とか、文化やら雇用やら市民参加、そういったところも当然残すのであれば、税を投入して鉄道として残すのであれば、こういったことも行政も市民も議会もこれから将来に向かって考えていかなきゃいけないよというような方向性は今までも議論してきましたし、集約として盛り込ませていただけていいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

そこに具体例として、今までの調査結果というのを整理していきます。3、4とかで。そこはいいですよ。いいですよ。

小林博次委員

盛り込むのはいいけれどもね、それに賛成しておるのやから。ただ、市のほうが西日野駅の周辺整備をしていないだけやから、サボってな。

だから、それはいいんやけど、こんなことは、本来あんた、営利会社が自分ところの営利を存続させるためにやるべきことなんやに。それで足らんから何とかしてくれと言われると初めて支援しよかと言うのが普通の話やから。何かちょっとずれが大きいと思うんやね、今。委員長の言うことでいいんやけど、少しずつひっかかっておるで、言葉として抵抗するんやけど。

豊田政典委員長

思いはわかります。

小林博次委員

委員長の言うとおりでいいんやけど。

森 康哲委員

今の小林委員のご意見、全く僕も同感で、もし公費でそういうあとの残りの3分の1の部分も公費負担でとなっていけば、2階建て方式なので運営費補助の部分は僕は近鉄さんが、3億円毎年赤字を出すのであれば、10年分で30億円くらいお土産としてつけるべきだなと。それくらいもらってもいいんじゃないかなと。そういう考えを持っています。

豊田政典委員長

それ、ちょっと預らせてくださいね。先にほかのところを整理しますので、最後にやります。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

預かって返しますけど、国、県補助金の部分を少ししゃべりました、小林委員も言ってもらっている。そこも共通、いろんなやり方があると思うところですが、国の補助メニューは可能な限り利用するのはもちろんのこと、国との協議の中でもっといいメニューができればもっといいですよ、できるかどうか知りませんが。それから、県に対しても何度も言いますが、県立高校の存在も大きいので、できれば交渉の中に入れてもらったほうがいいと個人的には思いますが、金の面で少なくとも補助を求めていくべきだというような方向性は集約させてもらっていいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

じゃ、その文言も入れさせていただくと。まちづくりや何やら、さっきのパッケージもオーケーね。

それでは、最後に残った税投入部分の森委員も発言されたところ、皆さんはどんな思い

なのか、もうちょっとお聞かせ願いたい。

今まで出てきた意見は、確かにきょう出てきた、それから、前回の数字というのはかなり巨額ですから、市民の皆さんの税金を投入するに際して我々も判断に苦しむところではありますが、加藤委員からは税投入を考える際には費用対効果というのを当然考えなきゃいけないと、判断する際に。バスとの比較、バスに投入している税金と費用対効果、そういったことも比べながら、この先になります判断していきたいというような発言がありましたし、それから、芳野委員は整理の仕方についてですからいいとして、中川委員は運営費補助のところでは分かれるんじゃないか、市民の意見もね。額であり、その理由でありということだと思います。その前のイニシャルコスト、初期投資の部分、施設をどうするかとか、その辺の税投入についてというのをお聞きしたい、皆さんにどういう考えなのか。それから……。

小林博次委員

お聞きしたいのはいいんですけど、そこへ踏み込むと簡単な話にはならないので。

豊田政典委員長

ならんね。

小林博次委員

その辺は初期投資、一定のものはやっぱり協力せんならんという、その程度にとどめたほうがいいのかと違うかな。相手があることやし。

中川雅晶委員

ここの委員会でお聞きしてくださいという意味ではないですよ。もうここはここで肅々と調査報告を出していただければいいと思います。

豊田政典委員長

もう一回、小林委員、もう一回言ってください。小林委員、最後のところ、僕は聞き取れなかったの、税の投入については、ここで何とかでとどめておくべきだ、もう一回。

小林博次委員

だから、初期投資は一定程度せんならんから、そういう程度の表現でとどめたらええのと違うかな。中身まで踏み込んでしまうと、とんでもないことになるもんで。

豊田政典委員長

じゃ、その辺のちょっと議論。

毛利彰男委員

済みません、歳がいておるもんで、老婆心ながら。

今、交渉しておるわけですよ、行政の人が。だから、手の内を見せて交渉する必要は全くないと思うんですよ。だから、税金を認めるとか認めやんとか、そういう話はせんほうがいいと思う。特に今の話で絶対存続の方向でと言っておるのやから、近鉄の話やと年間3億円から5億円ぐらい、払わなあかんことになるわけですよ。それをいかに安く削っていくかというのは、これからの交渉やから、僕の意見ですが、余りそこまで言う必要は、これは、ないと思うので。

むしろ、応援するような形で、先ほど僕が一番最初に言ったのは、交渉の中で応援の意味で、廃線もあるのやと。それぐらい強気で交渉せなあかんという意味で言ったので、もちろん残さなあかんのはわかっていますよ。そういう議論をしていかないと、近鉄の方もみえるんでさ。全部筒抜けですよ、はっきり言って。特別委員会でちょっと出すと言っておったぞって、こういう話です。

豊田政典委員長

わかりました。委員長、走り過ぎました。

小林博次委員

廃線もあるのやというのは近鉄側が言うてくる言葉で、市の側からいくと強気と違って、一番の弱気なんや。だから、見る角度によって違う部分があるので、そのあたりは余り踏み込まずにまとめたほうがいいよと。箸にも棒にもかからんとあかんから。

毛利彰男委員

逆に、上程議案を審議しておるような話、幾らまで許容できますかと、そういう話や。

豊田政典委員長

わかりました。委員長、裸になり過ぎました。済みません。

(発言する者あり)

豊田政典委員長

わかりました。

諸岡 覚委員

今、小林委員がおっしゃったけれども、そこまでやると簡単な話じゃなくなるでという表現を使われましたけど、まさにそのとおりで、逆に言うと、この委員会は簡単なことしかしてなかったということが言えるわけですよ。

何度も言うんですけども、鉄道としての存続が大前提で、それ以外の議論をしてこなかったわけで、だから、思考停止状態になっているんですよ、委員会が。だから、鉄道として残すというのは民意、これは民意だと思うんですよ。誰もが長年歴史のあるこの鉄道を残したいと思うのは当たり前なんです。私もそう思います。

それを残すに当たって、これだけの経費がかかると。でも、もしこれを鉄道じゃなくってこういう形になったらこれだけの経費で済みますと、例えばですよ。それをきちっと市民に提示した上でそこで得られる意見が本当の民意だと思うんですよ、私は。

今はただ単に感情論で残したいというだけの民意、それだけしか民意がないんですよ。本当の民意というのは、いろんなメニューがあって、鉄道として残すとこれだけ何十億円の予算がかかりますよ、何十億円をここに使うということは、どこかで何十億円の予算が削られるということですよ。しかし、これをもしバスにしたらこれだけで済みますよ。これをこういう形にしたらこれだけで済みますよ。その上で市民の皆さんはどうですかと言ったときの意見が、最終的に本当に必要な民意だと思うんですよ。

それを考えていくと、私はあくまでも鉄道存続というのは大前提でいいんだけど、税金投入の部分で言うならば、きちっと、縦、横、斜め、いろんなものと比較した上で一番安い税金の投入方法であるべきだと。ほかと比較して圧倒的に何倍も高い税金投入をす

る場合は、一旦白紙に戻してゼロベースでまた考えるべきだという意見があってもいいと思うんですよ。少なくともそういう民意は絶対にあると思います。

だから、それを委員会の総意として言うてもらわないんですけれども、少なくともここには市議会のメンバー、市民の代表たる議会のメンバーで構成しているんですから、そういう意見もあったということはどこかにつけ加えていただきたいなと思います。

#### 豊田政典委員長

僕は、この委員会が何だって、簡単なことしかやっていなかった、民意を反映してない、そんなことは全く思っていないくて、我々は一議員として、民意を背負って活動していくわけですよ。この先も判断する場面が出てくる。そのための材料を集めて調査研究をしてきてきょうに至っているわけでしょう。そのために研究してきたんや。

確かに交渉内容というのはわからないもので、空を切るようなところもありましたが、最終的な判断に至るために、最初に約束して鉄道として残すためにはどんな方法があるだろうか、ほかの事例はどうなっているだろうか。研究してきてここに至って、一定の方向性をまとめようとしている。それを受けて近鉄と四日市市が交渉して、一定の方向性を持ってやがて議会に対して予算案という形で、あるいは、事業案という形で提示されたときに判断をするんですよ。それを民意を背負って我々が判断する。だから、全然そんなあなたの言われることは、僕は全くおかしいことだと思うよ。

ほかの判断もあるだろうと言われるけれども、それは次の段階で各議員がそれぞれの民意を背負って表明すればいいだけの話で、現時点では鉄道存続ということやってきたわけじゃないですか。先ほど確認したように皆が全員が鉄道存続という方向で意見を集約しようということになりました。それ以上のものは僕は報告する気はないんだけど、それでいけませんか。

#### 諸岡 覚委員

冒頭で簡単なことしかしてこなかったじゃないかと言ったのは、正直申し上げまして失言だったと思いますので、申しわけなかったと正副委員長に対して失礼だったなということで、まずは謝罪をさせていただきます、それに関しては。

ただ、それはちょっと言い過ぎたなと思うんですけれども、それ以降の話については、そういう意見があったことも入れることはできないと言うのであれば、委員会として何な

んだと、それは。委員会の委員というのはいろんな意見があってもいいんだから、そういう意見はだめだとか、それは報告書にすら載せられないとか、そもそもこの委員会は最初からこういう意見は言わないでくださいという話だったじゃないですか、1回目のときから。それって本当に物すごい偏った話ですよ。

議会というのはいろんな意見の集約をしていくのが議会だし、委員会だし、少なくとも、例えば市民が31万人がおって、税金を使うぐらいやったらもっとほかのところに使ってほしいぜと言う市民もようけおるはずなんですよ。それが過半数とは言いませんよ。言わんけれども、そういう市民もおるはずなんですから、議会の中にそういう意見もあったということは、別にこの委員会の総意として挙げてくれと、そんな話じゃないんですよ。委員会の報告書の中にそういうことを言う委員もおったというのはあってええと思うんですよ。それもだめだと言われると、私は何のためにここに出席しているのか、自分自身、非常に存在意義がわからなくなってくるんですけれども。

#### 豊田政典委員長

鉄道存続でいこうよと、その話に限定していこうよというのは、みんなで決めたことですよ、諸岡委員も入ってね。あなたも賛同した。そこはそのとおりだと思うんです。

現時点で税金投入であれば違う判断もあるかもしれないよというのは、みんなわかると思うんです、額によっても内容によってもね。ただ、それを現時点で判断できないですよ。額もわからない、内容も提案されているわけじゃない。だから、賛成もはっきり書けないし、反対も書けないという段階ですよ。その段階で税投入するなら云々というのはどうやって書く。どういう意見なのか、改めて聞くけど、何をどう書けと言うの。

#### 小林博次委員

そんなふうに入っていくとやりにくいから、今、交渉しているので、初期投資もあかんぞという話になるとなかなか交渉できやんと思うよ。だから、そのあたり、金額は例えば50億円と言われたって、そんなのダメ、議会が通りませんやろう。だから、そこは説得力のある中身を交渉しながら、理事者が提案してくるべきことで、僕は委員会としてはお互いがまとめられる範疇でまとめて、とりあえず集約するという事しかないと思っておるんやけど。

## 芳野正英委員

冒頭の1回目のときに確かに鉄道存続をもとにして議論を進めていくという結論、これはもう全員で議論したことです。ただ、僕はそう議論しながらでも、確かに何でこんなところに税金を投入するんやと市民意見というのは必ず出てくるだろうなと思ったので、それに対する補強資料をと思ってずっと今まで僕は議論をしてきたつもりなんです。

だから、BRTの議論のときも小林委員が何で議論をするのやと怒られたときもあって、僕もそうやなと思いつつ、ただ、それは要はきょうのこの資料の1ページが最終的なまとめかなと思うのは、そのときに議論して、結局BRTと鉄道を比較できるだけのこれだけの表をつくり上げてきたんだと思うんです。だから、その上この表を見た上で考えると、最終的にはここですねという話になってくるのかなと思うので、決してこれまでの委員会の議論の中で税金投入の意義を訴えられる市民に対する答えを僕らは見つけてきたということだろうなというふうに思うので、結論はないですけどそういうことです。

よく最後まとめられんですけど、要はちゃんとほかの選択肢も考えてきたと。BRTにしても、1回か2回ずっと議論をしてやってきたので、比較はしてきた中での今結論に来ているのかなということだと思います。

## 森 智広副委員長

私の理解で言うと、最初にやはり存続ありきで議論を始めまして、そのころ皆さんは知識もない、僕を含めてない中でいろいろ模索してきて、結局、今出た結論って鉄道で残すとすれば近鉄の子会社100%で20億円の初期投資をして1.3億円のランニングコストか、第三者譲渡の二パターンにもう集約されてきたわけで、この税金の多寡をどう判断するのかというのは次のステップで、まず、鉄道で残すならこういう条件ですねというところなんじゃないですか。

そこから判断するのは、個々の皆さんの議員の判断であって、たとえここでオーケーしたからって踏み絵を踏んだわけじゃないという、鉄道で残る形態でこれだということが明示できたという成果物ではないんですかね。

## 毛利彰男委員

選択肢をふやすんやったら、もう一つ欄をふやしなさい、ここに。スクールバス、NPOもつけてくれるかな。近鉄やBRT……。

(発言する者あり)

森 智広副委員長

ですから、鉄道で残すのはこれだけ、さらにほかにもあるよというのは次のステージなので、そこでこの鉄道案をのむかのまないかというのは、そこで判断するにして、今回は鉄道というだけでとどめておいたほうが、事実確認でとどめておいたほうが気持ちいいんじゃないですか、すっきりすると思います。

豊田政典委員長

副委員長にうまくまとめていただきまして、私もちょっと興奮したところがあって申しわけなかったんですけど。

小林博次委員

休憩。

豊田政典委員長

休憩、もう終わろうかなと思ってたんやけど。

日置記平委員

もう終わりや。

豊田政典委員長

一応まだ言い尽くせないところがあったら言うてほしいんですけど、きょうの議論でまとめをつくってみます。頑張って5月2日に示すように頑張ってみますので、たたき台のたたきになるかもしれませんが、それでまとめ方を議論いただくというふうにさせてもらっていいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

失礼があったことはおわび申し上げます。

小林博次委員

資料の中に数字とか何か、さまざまなものが入っているので、ことさら数字を絞って出てくるとやりにくいことになるから、そういうまとめ方でないほうがいいと思う。諸岡委員の言い分も中に入っているわけやから。

豊田政典委員長

骨子だけになると思います。ちゃんとしたものはよう出しませんので。また意見をいただいてというのを次回に、5月2日にしますのでよろしくお願いします。

いい時間だったと思います。ありがとうございました。

きょうは終わります。

15 : 58 閉議