

青い森鉄道線青森開業準備協議会（平成19年6月28日開催）議事概要

（事務局）

ただいまから、青い森鉄道線青森開業準備協議会を開催いたします。

はじめに、三村知事よりご挨拶申し上げます。

（知事）

本日は、ご多忙のところご出席下さり、御礼申し上げます。

皆様には、常日頃から、県政の推進に格別のご理解とご協力をいただき、心から感謝いたします。さて、東北新幹線「八戸・新青森間」は平成22年度末までの完成が決定しており、これと同時に、現在「目時・八戸間」で運行している青い森鉄道線が青森まで延伸することになります。

将来にわたって、青い森鉄道線の維持・存続を図るためには、鉄道の必要性等について関係者が共通認識を持ち、地域が一体となって取り組んでいくことが不可欠です。この度、関係者が一堂に会して、青い森鉄道線の経営の枠組みについて協議を行う青森開業準備協議会が、本日、設立の運びとなりましたことは誠に意義深いものがあります。

青い森鉄道線が滞りなく青森開業を迎え、将来にわたって地域住民の足が確保されることが、何よりも大切です。皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

本日は、この協議会の設立に当たり、規約等についてご審議いただいた後、今後の協議、検討に供するために「青い森鉄道線経営計画素案」についてご説明申し上げますので、皆様には、どうか、忌憚のないご意見、ご提言を賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶といたします。

○議題1「青い森鉄道線青森開業準備協議会の設立」について

（事務局）

それでは、議事に移らせていただきますが、当協議会の規約の審議前ですので、仮議長を設けて進行させていただきたいと思っております。仮議長を知事をお願いすることとよろしいでしょうか。

（出席者）

異議なし

（事務局）

ご異議がないようですので、知事に仮議長をお願いいたします。

（知事）

それでは、仮議長を務めます。

まず、事務局から「青い森鉄道線青森開業準備協議会規約（案）」について、朗読させます。

（事務局）

<資料1「協議会規約（案）」を朗読>

なお、規約第4条第3項に定める副会長のうち、青森県副知事の職にある者につきましては、平成19年7月1日から副知事の定数を2名とする旨の規則が6月22日に施行されたことから、今後、副知事の職にある者が2名となった場合にはその両名を副会長とすることとなります。

このため、規約第4条第1項に定める副会長3名の定数については、うち2名が青森県副知事の職にある者が就任する定数となり、残る1名が同条第3項並びに以下にある「青森県知事及び青森県副知事以外の構成員のうちから協議により定めた者」が就任する定数となるものであることを補足させていただきます。

（知事）

只今の説明に対しまして、ご意見、ご質問がありましたらお願いします。

ご意見、ご質問が無いようですので、当協議会の規約については、原案のとおり決定することにご異議ございませんか。

(出席者)

異議なし

(知事)

ご異議がないようですので、原案のとおり決定いたします。

(事務局)

それでは、「青い森鉄道線青森開業準備協議会規約」が決定されましたので、知事が当協議会の会長となります。規約第4条第4項の規定により、会長が会議の議長となることとされておりますので、知事は議長として引き続き議事の進行をお願いします。

(知事)

それでは、引き続き協議会の設立に関連する議事を進行したいと思っております。役員を選出について、事務局から提案があるようですので説明させます。

(事務局)

<資料2「役員選任(案)」を朗読>

(知事)

只今の説明につきまして、ご質問がありましたらお願いします。

ご質問が無いようですので、県副知事以外の副会長につきましては、事務局提案どおり、青森市長さんをお願いすることとしてよろしいでしょうか。

(出席者)

異議なし

(知事)

ご異議が無いようですので、事務局案のとおり決定いたします。

なお、会長の私が欠席等の場合等に、その職務を代理する副会長につきましては、規約により会長があらかじめ指定することとされておりますが、県の副知事を充てることとしてよろしいでしょうか。

(出席者)

異議なし

(知事)

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

○議題2「青い森鉄道線経営計画素案」について 資料3に基づき事務局から説明

(事務局)

それでは、「青い森鉄道線経営計画素案」についてご説明いたします。

資料3をご覧ください。お手元には経営計画素案本体に加え、概要版を配布しております。説明はこの概要版に基づき進めさせていただきます。

「1 この計画素案の位置づけ」についてご説明いたします。

この計画素案は、青い森鉄道線「目時・青森間」を運営することとなる、第三種鉄道事業者である青森県及び第二種鉄道事業者である青い森鉄道(株)が、青森開業に向けて経営計画を策定する際に踏まえるべき事業経営上の基本的事項、すなわち運行計画、組織、設備投資等についての基本的な枠組みを示すものとして、青い森鉄道線青森開業準備協議会が策定することを想定しているものです。これは、まさに地域の鉄道となる青い森鉄道線の運営・経営について、地元地域の意向が十分に反映されるべきとの考えに基づくものであり、このような意味で、今回県からたたき台を協議会に対してお示

しさせて頂くものです。本計画素案が策定されますと、それを踏まえて県及び青い森鉄道(株)は鉄道事業法に基づく経営計画を作成して国土交通省に事業許可を申請し、青森開業を迎えることとなります。

次に、「2 青い森鉄道線経営の基本スキーム」です。

青い森鉄道線は、皆様ご存じのとおり上下分離方式を採用しており、第三種鉄道事業者として県が線路・電路・駅舎等の鉄道施設を所有し、旅客輸送は第二種鉄道事業者として青い森鉄道(株)が行っております。青森開業後もこの仕組みを継続いたしますが、鉄道施設の保守管理については、経費についてはこれまでどおり県が負担するものの、より円滑で効率的な業務推進に向けて、旅客輸送を担う青い森鉄道(株)が県に代わり保守管理の主体となることを予定しています。

次に、「3 経営区間の現況等」についてです。

区間距離・駅数については、これまでの「目時・八戸間」7駅 25.9km から、青森開業後は「目時・青森間」26駅 121.9km となり、距離で約5倍となります。需要の推移についてですが、「目時・青森間」の輸送密度ベースで、平成17年度で1日2,162人となっておりますが、将来需要予測調査の推計では、開業後30年目の平成52年度には1日1,282人という大幅な減少が見込まれております。ただ今申し上げた将来需要予測調査につきましては、別途概要をお配りさせていただいておりますので、ここで少し説明させていただきます。

お手元の「並行在来線（目時・青森間）将来需要予測調査の概要について」をご覧ください。

この調査は、昨年6月に実施した旅客流動調査いわゆるOD調査を基に、将来の青い森鉄道線「目時・青森間」の利用者数を予測したものです。調査の流れ（フロー）については、現行のローカル利用者数をベースに、人口トレンドなどから将来のローカル利用者を推計し、これに特急利用からローカル利用への転移や運賃改定による逸走等の変動要因を加味して将来需要量を予測するものとなっております。予測の結果ですが、まず乗車人員については、資料の中ほどのグラフのとおり、平成17年度で合計10,809人、開業30年後となる平成52年度では合計5,190人との予測となっております。

次に、これを基に輸送密度を算出した結果ですが、資料下の表の黄色の部分に記載のとおり、平成17年度で1日2,162人、平成52年度で1日974人と予測されています。これに表の一番下の青色の部分の需要変動要因として、①特急利用からローカル利用への転移、②運賃改定を行うと仮定した場合の旅客の逸走、③青森市が実施された調査を基にして算出した、青森市内3か所に新駅を設置した場合の影響について考慮した結果ですが、開業年度の平成22年度の輸送密度で1日1,915人、平成52年度で1日1,282人という予測となりました。減少率から見ても非常に厳しい結果ですが、これを真摯に受け止めて今後の経営を考えていかなければなりません。

資料3に戻りまして、次に「4 青い森鉄道線の運営形態」についてご説明いたします。

運行本数等については、具体的な本数等は検討中ですが、現在JRが運行している普通列車本数の維持を基本に、利用者の需要と流動の状況を十分に踏まえて設定していきたいと考えております。なお、三戸・青森間や八戸・青森間等における快速列車の運行も検討するほか、一部列車のIGRいわて銀河鉄道線への乗り入れも予定しています。

車両については、写真を掲載しております。初期投資の抑制と円滑な運行引継の観点から、左側の写真の現行のJR東日本701系電車を基本としますが、ダイヤ編成上車両数に不足が生じる場合には、右側の写真のJR東日本E721系車両を新造することを検討しております。なお、車両数については、現在のところ、予備車両を除き、現在青い森鉄道(株)が所有している車両2ユニット4両の5倍程度の確保が必要と見込まれております。

次に、「5 青い森鉄道線の組織体制等」についてご説明いたします。

青森開業に向けては、青い森鉄道(株)の本社を青森駅西口に設置することを予定しているほか、青い

森鉄道(株)に車両の検修等を行う運輸管理所や鉄道施設の保守管理を行う設備管理所を設置するなど、必要な体制を構築していくこととしていますが、八戸市にもこのような現業機関を設置することを予定しています。なお、駅体制につきましては、青森、野辺地、八戸の3駅については、24時間体制で要員を配置するほか、その他の現在のいわゆる有人駅については、利用者の状況、当該駅を折り返す列車の有無、他会社線との乗り継ぎの状況等を勘案して、駅務・要員の配置等について検討し、利用者の利便性に配慮していきたいと考えています。また、指令業務については、現在、IGRに委託していますが、青森開業後は青い森鉄道(株)が行うこととします。一方、県は、鉄道施設の設置主体(第三種鉄道事業者)としての責務を果たすために、必要な要員を庁内に配置して参ります。

次に「6 青い森鉄道線の初期投資・収支」について説明いたします。

誠に恐縮ですが、現在のところどの程度の投資が必要なのか、また将来的な収支はどうかといった点について具体、確定のものをお話できる状況にはありません。これらについては、今後の検討や関係者間の協議等を踏まえながら、数値が固まってくるものであり、できるだけ早い時期に全体的な初期投資・収支を見通してお示していきたいと考えておりますので、ご理解を頂きたいと思っております。

なお、今回の素案においては、例えば素案本体の18ページをご覧頂けばお分かりのように、まだ数値をお示しできない部分につきましては、空欄として処理させて頂いております。このような状況にあることから、今回は、初期投資・収支計画の基本的な考え方をご説明いたします。

まず初期投資についてですが、当然のことながら、圧縮に努めることとしており、既存の鉄道資産の取得に当たっては、無償もしくは低廉な価額での譲渡をJR東日本に対し引き続き強く要請して参ります。また、指令システム等の新たに整備する施設設備についても、必要最小限のものとして参ります。青い森鉄道(株)における車両取得及び開業準備に要する資金については、出資金で対応することを予定しており、これについても十分に精査して参りたいと考えておりますので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。青い森鉄道(株)に対する沿線関係市町の出資割合や出資額の算定方法につきましては、八戸開業時において青森開業時を含めご承認をいただいております。その内容は、お手元に配付した「参考資料」の別紙3に記載しておりますのでご覧いただければと思います。なお、参考資料には、この他に八戸開業時の検討状況や県の対応方針等につきましても添付しておりますので、参考として頂ければと思います。

収支計画につきましても、まず、運賃水準について今後複数のケースを設定してお示しし、ご意見を頂く過程にあるため、具体にお示しできる段階ではありませんが、適切な運賃設定と営業戦略の下に鉄道事業を維持・継続できるような計画とすべく、鋭意検討を進めております。また、保守管理経費の財源確保の観点から、現行の貨物線路使用料制度の見直しにも引き続き全力で取り組んで参ります。いずれにしても、青い森鉄道線の経営は青森開業後も相当に厳しいものになると予想されることから、この路線が国の貨物輸送の大動脈でもあること等を踏まえ、青い森鉄道線への財政的支援について、国等の関係機関に対して今後とも粘り強く要請していきたいと考えています。

最後になりますが、「7 青い森鉄道線の利活用」についてご説明いたします。

青い森鉄道線が将来とも地域交通ネットワークの一翼を担い、地域住民の足として存続していくためには、沿線地域全体のマイルール意識の醸成・向上が不可欠であり、沿線市町、沿線住民と鉄道事業者の三者が一体となった協働による利活用の取組みが求められます。この観点から、現在沿線市町に設置されている「青い森鉄道活用会議」を中心とした活動が目される所であり、今後とも共に取り組んでいきたいと考えています。併せて、目時・青森間の全線にわたる利用促進協議会的な組織の設立や体制づくりにも取り組んで参ります。また、利活用の推進に向けて、利便性の高いダイヤ設定に努めるとともに、青い森鉄道ファンクラブの設置や駅舎等の多目的な活用、新駅の設置などに

ついて検討を進めて参りたいと考えています。

説明は以上でございます。

○質疑

(出席者)

今までの説明については理解したのですが、これから経営計画を作っていくときに数字が入っていくわけですが、その前提となるものがいくつかあると思うんです。特に最後にあった新駅設置の問題。つまり私が何を言いたいかというと、この青い森鉄道が将来ともに経営が成り立って存続していけるかどうかということが大変大事なことだろうと思うのですが、今の需要予測にあるように大変将来は厳しいということになっています。その中で特に八戸・青森間の人口シェアでいくと、沿線住民の比率でいくと青森市が一番大きいシェアを占めている。この鉄道が地域で利用しやすく、地域住民に支援される鉄道になるための、ハード・ソフトの準備をしていかないとやはり利用されない。お客さんが乗ってくれないと収入が上がらない。こういうふうになってしまいますので、その辺をこれから大変大事に、経営計画の中でクリアしていかなければならないのではないかと基本的に私は思います。そういう意味でやはり利用しやすく住民に支持されるような鉄道になるように、沿線の市町の皆さんと一緒に知恵を出し合って、そして協力していきたいなとそういうふうに考えております。

(知事)

大変ありがとうございます。非常に重要なご意見をいただいたと感じる次第です。

(出席者)

先程説明が十分、事前にも係の方からお聞きして内容は把握しているつもりですが、今回初めての会合でありますので、二つお話をさせて下さい。まず、出資金についてでありますけども、青森開業時の経費、その他車両の確保とかそういう部分については出資金で賄うということで、八戸開業時もそういう形でやったわけですが、しかしながら、今回は様々な時間的な要素がないということで決まってしまった。それが今の説明であれば、前回そういう形で決まっているから沿線の市町村にというニュアンスの話にも触れたわけですが、しかし、このことについては昨年12月に会議があった際に、うちの方の利活用の会議の中で指摘があり発言されたわけですが、確かに前はそういう形で決まりましたけれども、今回についてはある程度発言をしてくれと。というのは何故沿線の市町村だけが出資金を負担しなければならないのか。ちょっとくどくなりますけれども、新幹線については県民全てが恩恵を受けるわけです。そしてまた新幹線を持ってくるためには並行在来線を分離しなければ着工はできない。そういう事情もありまして、ここに出席している市町村長も泣く泣く同意をしたと、こういう経緯があるわけです。実際に九州の方では、まだ沿線の市町村が同意をしないで着工できないでいるわけです。そういうことを踏まえまして、恩恵は県民全部が受けて、その負の部分を出資金の市町村が持たなければだめだと。出資金もそうですけれどももう一つ、運賃がこの後課題になってくる訳です。今現在は何も支障がないわけですが、今分離をされますと、前の「目時・八戸間」では1.49倍ですか、運賃が上がる。これが今後市民の負担となっていく。それに増して出資金も持たないとだめなのか。運賃については経営上やむを得ない部分があるわけですが、この出資金については何か上手い方法で県民全てが負担するような形の決着をできないのか、これを一つお話しさせて頂きたい。これは今後の検討課題のようでもありますので、とりあえずお話をさせて頂きたい。それともう一つは、私たちがこれから青い森鉄道を運行するのに関係ないわけですが、県にとりましては大変大きなことだと思っております。というのはJR貨物の線路使用料、今は4億もらっているわけですが、このことについても、私たちは将来に懸念をするわけでもあります。と

申しますのは、これから青い森鉄道が開業しますと、車両編成が2両とか4両とか本当に軽微な車両になるわけですね。ところがJR貨物の場合は「重戦車」、いわゆる例えば今の青い森鉄道が「軽自動車」だとすると「ダンプ」なり、そういう重量感のあるものになる。そのために保守管理というものは大変な負担になると思うんですよ。例えば私たちが町道を作る際には、路盤の採石がいくら、それから舗装の厚さがいくらで何層と、こういうふうに造られている。町道の場合は簡便なもので済むわけです。ところが国道等になると、基盤とか舗装の階層もまるっきり違ってくるわけです。この資産を受けて、現在は基準にある資産をもらうわけですけども、この後10年、20年とだんだん老朽化していく。その保守管理をしていく際に大変な負担になる。当然今話したように、マクラギの場合でも今はコンクリートのマクラギを使っているわけですね。これが今の2両編成、4両編成の青い森鉄道が運行する車両であれば、木のマクラギでも可能なわけですね。ところがJR貨物が走るということであれば、また同じような経費のかかるコンクリートのマクラギを使わないと駄目。路盤の採石についてもそれだけの企画にあったものを整備していかないと駄目。ですから将来にわたって大変な負担になる。現在、「目時・八戸間」では、県の方からご配慮頂きまして、私も株主で昨日も株主総会に出たわけですが、2億6千万円余りの線路使用料を免除して頂いているわけです。それでもはっきり言って大変なんですけれども、それに対しましてJR貨物は4億なんですよね。今のようないくまでいきますと、とてもじゃないが将来的に県にとっては大変ではないかと。県が大変だということは、この青い森鉄道に対する援助の方が大変になっていくのではないかと、そういうことを考えていますので、是非知事さんを始め担当の皆様方には、国あるいはJR貨物と交渉して頂きまして、この分についてももっともっと頂くべきが筋ではないかとかこう考えておりますのでよろしくお願いしたいと思います。

(知事)

只今、出資金の課題、そしてまた重量のあるトレーラーみたいな貨物が走るということにつきましての保守管理、その他課題があるということでのご提言を頂きました。今後の大きな課題として受け止めさせていただきます。

(出席者)

青い森鉄道の協議会ということで私もはせ参じたわけですけども、新幹線はおかげさまで七戸にまもなくできるということでもあります。そういう意味で私は新幹線も、そして在来線も共に栄えるというんですか、共存できるものでなければ、真に青森県の発展には繋がらないだろうというふうに思っています。そういう意味で私どもも応分のご協力を申し上げたいと思いますし、また、新幹線と在来線を結んでいろいろ活用できないのかということにつきまして我々も真剣に考えまして、ということで全体が反映するという形をとって頂ければ非常にありがたいと思っています。

(知事)

ありがとうございます。共存共栄の方策を共に探っていきたいということでご意見を頂きました。

(出席者)

私どもも「目時・八戸間」が開業して、当初からの運営に入ったわけですけども、今の将来需要予測の人数を見ても、間違いなく減っていくことが明らかなかたして、その中でどうやっていくかと。いわゆる鉄道を第一の交通機関と考えたときに、駅までの二次交通、ここの部分を我々沿線市町に限らず関係市町村、その二次交通を確保しないといわゆる高齢者、子供、いわゆる車社会の中で免許を持っていない方々に利用してもらうためには、駅までの二次交通を確立していかないと利用者は増えないだろう。そういう部分で今後そういう取組をする沿線市町、先程もご発言がありました、

非常に我々も何故沿線だけが負担なのかという部分は正直なところ同じ思いです。ならば、例えばそういう二次交通を確保するためのバス運行、そういう部分において負担する駅がある自治体については県の方で別な事業で何らかの支援方法がないのか。こういうのも並行して考えていかないと利用促進は非常に厳しいだろうなと思っています。青い森鉄道本線はもちろんですけれども、その利用促進のための二次交通の確保ということも、利用促進会議等でもまた検討していく必要があるのではないかと考えています。

(知事)

ありがとうございました。線としての青い森鉄道ばかりでなく面としても共に考えるべきだということでご提言を頂きました。

(出席者)

そこで、今後のことにも関係するのでちょっと再確認しておきたいのですが、今日のこの開業準備協議会でもって経営計画を作って数字を入れるということになるわけですね。

(事務局)

はい。

(出席者)

そこで、そうだとすると、これからの作業ですけれど、この状況で準備協議会のメンバーが常に集まって今のような町長達の意見を出して、それを経営計画に盛り込んでいくという作業行程になるのか、あるいはまた、ここに素案というのを頂いておまして、大体目を通させて頂いていますけれども、事務局でもって素案を出して、それを基にして後は数字を入れていくというふうになるのか、その辺をあらかじめ確認させて頂きたい。

(事務局)

事務局から申し上げます。数字はまだ入っていませんけれども、これは今JR東日本や、例えば岩手県と一緒に、先程から出ていますJR貨物の使用料の話とか、いろいろ作業を続けている状況にあります。この素案に対してご質問が出た中で、沿線の課長会議というのがございますので、ここでまず県からいろいろデータが入ったものをまずお示して、それで首長さんに上げて頂いて、その中で大きな問題が出てくると思いますので、これらをまず課長会議の方から首長さんに報告した段階で、ここはやはり共通項できちんと議論しなければいけないとか、そういうことが出てこようかと思しますので、それを経営計画素案決定までに本会議を3回か4回ぐらい開催する予定としていますので、大きなテーマについては共通で議論頂くというふうに考えています。

(出席者)

ありがとうございました。あらかじめ2、3点ご注文申し上げておきたいのですが、結局冒頭でも申し上げました、青い森鉄道が持続可能で将来とも存続していけるかどうかということが一番の関心事例であります。そこで、そのためには分離されて仕方がないからやらざるを得ない、廃止するわけにはいかないんだというスタンスでは、せっかく交通手段として使える鉄道なのだから、これを上手く活かして地域の活性化のためになるように、そういう役割を果たせるような交通機関としての鉄道にするためにはどうしたらよいか、つまりそういう戦略的な発想といいますか、仕方がない発想から、むしろ戦略的に使って地域の元気に繋げるという戦略的な発想に変えていかないと存続は不可能だろうと思うわけです。そこで、お金が無いから、新駅を造る時もなかなかお金が無いとか、乗らないから値段を上げざるを得ないとか、そういう繰り返しになると悪循環で結局は駄目になってしまうだろうと、こういうふうに思いますので。先程もお話がありましたけれども、鉄道が利用され利便性がある、使いでがある、そういう鉄道にするために、どこをどうしたらいいのか、この辺をしっかり論

議をして、それにはお金もかかるけれども、かけた分の収入が上がればそれで良いわけですから、そういった戦略的思考で組み上げ直していくという、その辺をただ守りだけではなくて攻めるという部分を持ってこの経営計画を作っていないと、結局は数字倒れに終わって、最後には消えて無くなる、こういうことになる危険性を持っているような気がします。そういう意味では、平成11年の並行在来線に対する基本方針とか、平成13年の経営計画素案とかいろいろあったんですけど、今頂いた19年6月版の経営計画素案でいきますと、その辺が1歩半歩、少しずつ後退しているような表現になっているような感じがしてなりません。そこであえてこのことをお話ししているわけですので、もう少し、残りたければ残るなりの、利用価値のある、地域住民に愛されるような交通機関になるという攻めの部分を意識して計画素案を作り、数字を入れていくと、こういった様なことを是非して頂きたいなというふうに思います。特に新駅設置の問題になりますと、青森市内の新駅設置の問題が一番数が多いわけで、ヤード跡地の中央駅の問題、工業高校よりの駅の野内、あるいは筒井あたりの青森高校とか、そういったものが並行在来線の活用会議からは意見として出ているわけです。そういったものを実現するためには具体的にどうするかというのがありますし、また、新幹線が着いたときのシームレス化という点からいくと、この鉄道が、新幹線で来られた人が、新駅で乗り換えて、そして野辺地でもどこでもどんどん青い森鉄道で行けると、こういうふうになれば大変利用価値があるのですけれども、その問題を一体どこでどうするかという問題も出てくるだろうというふうに思いますし、それからまた運行本数の問題も、貨物との共用路線で非常に窮屈な中で必要な時に必要な分だけ走らせることができるのかできないのかという問題もあるだろうというふうに思いますし、それからまた、駅まで最寄りの方はいいですけど、駅から少し離れた人は、最寄りの駅までの交通手段。青森市の場合は市営バスを持っていますから、それをどう組み上げ直すかという問題もちろろんあるわけですけども、いずれにしてもこういう問題がたくさんあると思いますので、手元でただ積み上げて終わりではなくて、戦略的思考で、地域住民がいいなと、利用価値があるなと、地域住民に愛される鉄道になるということを含めて、相当しっかりした経営計画を作って数字を積み上げていかないといけないのではないか。ファンクラブの話も先程ありましたけれども、ファンクラブができるくらいの魅力ある鉄道にならなければ、ファンクラブも盛り上がらないというふうに思いますので、このところをしっかりとやっていかなければならないと思うのですが、どういう形でやっていったらいいのかなということあたりを、もし、あらかじめお考えがあればお聞かせ願いたいのですが。

(知事)

攻めの鉄道計画ということについてどうあるべきかというところですけども、小枝社長さん何かございますか。

(小枝社長)

只今のお話をごもっともなことだと思っています。現在運行している「目時・八戸間」について、どういうことでお客さんを確保していくか、喜ばれる利用の仕方を提示できるかという部分になりますけれども。八戸市、南部町、三戸町さんからご提案を頂きながら、ささやかではございますが、つい先般も南部町と連携して、行事での青い森鉄道利用の促進といえますか、そういうふうにして来て頂いたお客さんについては、例えば三戸駅や剣吉駅に私も出向いて案内をしたりというふうなこともしております。そういうことは、戦略的に取り組むということは正にそのとおりで、これからやっていかなければいけないと思っております。今のように暫定の区間であっても地元的首長さん方に取組みを頂きながら、あまり目立たないですけども継続してやってきてますので、今後一層取り組んで参りたいと思っています。

(知事)

これまでの経験としての部分でお話頂きましたが、事務局として何か考えていることがあれば願

いします。

(事務局)

先程ご説明したとおり、これから県の人口も減少していく中で、このままいくと利用者がどんどん減るということはもう数字上明らかになっております。従って、いかに利用者を増やしていくか、そのためには先程ご提案があったように、例えば新駅を設置するというのは非常に大きな経営の手段になるだろうと、私どももそう認識しております。それと今の並行在来線、これは沿線の各市町の方には是非お願いしたいのですが、今までこの鉄道が無かった、それが今新しくできるんだというくらいの気持ちで、その利活用、利用の仕方というものを地域振興に結びつけていくための仕組みを是非一緒に考えていって欲しいというふうに思っているわけです。その中には当然駅を中心とした地域の振興、二次交通のアクセスが大事だという話もありました。その辺も含めて駅を中心とした利用の仕方というものを、これも経営計画素案の中で是非盛り込んでいきたいと。新駅についての考え方についても是非盛り込んでいきたいと思っております。まさに先程おっしゃったような、少なくともこのままではジリ貧ですので、攻めの部分というものを是非これから盛り込んで作成していきたいと思っております。

(出席者)

一つお願いがあります。当町は県境にありますので、I GRいわて銀河鉄道、青い森鉄道、それから八戸駅から久慈方面にいきますJRを利用致しますと、初乗りが3回あって、そこを生活圏としている方、通学者・通勤者には、1.49倍という青い森鉄道ですが、実際に3つを使いますというと倍になる。そういう運賃のこともありますが、それに加えて、銀河鉄道と連携をとっていかないと利便性において非常に欠ける。この間も二戸市長といろいろ話をしました。ですから、青い森鉄道が延長した際には銀河鉄道やJRと話をして連携をとってやって欲しいと思います。

(知事)

それでは、今後とも皆様と協議を進めて参りたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○議題3「今後の進め方」について 資料4に基づき事務局から説明

(事務局)

資料4をご覧ください。これは、青い森鉄道線の開業準備に関する本年度の進め方を、青い森鉄道線青森開業準備協議会を中心に示したものです。平成22年度中という開業時期を踏まえれば、本年中には同線の経営計画の素案(枠組み)を決定する必要があります。このため、本日、青い森鉄道線青森開業準備協議会の設立となりました。今後、この協議会を複数回開催し、その内容を順次深め、経営計画素案を決定していきたいと考えています。

この他、経営計画素案の決定に関連する調査を並行して進めることとしております。運行ダイヤモデル調査では、利用者の意識調査等を実施し現行ダイヤの検証を行ってまいります。また、利活用ビジョンの策定は昨年度の各活用会議の提案を踏まえ、その具体化に向けたビジョンを明らかにし、今後の具体的な利活用の取組の推進に繋げていこうというものです。これらの調査成果についても適宜、経営計画素案等に反映させていくこととしております。また、経営計画素案の検討がある程度進んだ時点では、その内容を沿線地域の皆様に説明し意見を伺うため「マイレールミーティング」の開催も予定しております。「青い森鉄道線青森開業準備協議会」の開催と各種調査事業等を同時に進め、東北新幹線八戸・新青森間開業と同時に、滞りなく青い森鉄道線の青森開業が実現するよう、万全の取組を進めて参ります。

(知事)

只今の説明につきまして、ご意見、ご質問がありましたらお願いします。

ご質問等が無いようですので、このように取り進めさせて頂きたいと思います。

(知事)

本日は貴重なご意見ありがとうございました。本日皆様から頂きましたご意見やご提案を踏まえまして、皆さんと協議を進めて参りたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日はこれで終了したいと思います。ご協力ありがとうございました。