

青い森鉄道線青森開業準備協議会（平成19年10月9日開催）議事概要

（知事）

本日はお忙しい中、ご出席くださり、厚く御礼申し上げます。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賜り、心から感謝いたします。

さて、東北新幹線「八戸・新青森間」につきましては、先日、同区間の19トンネル中最後となる錦ヶ丘トンネルが開通するなど、開業が目に見えて近づいています。開業と同時に、青い森鉄道線は青森駅まで延伸となりますが、青い森鉄道線の円滑な青森開業は、新幹線と同様、県政の重要課題です。青い森鉄道線が、地域交通ネットワークの一翼を担い、将来にわたり、県民の足としての役割を果たしていくためには、地域が一体となって維持・存続に向けて取り組んでいくことが不可欠です。このため、地域として、青い森鉄道線の経営の枠組みについて協議を行うため、この青森開業準備協議会を設立させていただいたところです。

本日は、今後の協議の基礎となる、列車の運行計画や駅体制等についてご説明させていただくほか、青森開業に向けて想定される青い森鉄道(株)に係る初期投資の総額について、現時点での概算額をお示しし、経営計画素案の策定に向けた議論を皆様と進めていきたいと考えています。皆様には、忌憚のないご意見・ご提言をお願い申し上げ、ご挨拶といたします。

○議題1「青い森鉄道線経営計画素案」について 資料1-1～1-3に基づき事務局から説明。

（事務局）

「青い森鉄道線経営計画素案」につきましては、前回の協議会におきまして、たたき台を県からご提示させていただいたところですが、本日は、素案記載の主な項目について、その後の検討や各市町の担当の皆様との意見交換も踏まえた、より具体の案をお示しし、説明させていただきます。素案の記述への反映は、本日の協議等も踏まえた上で、今後行って参りますのでご了承ください。

それでは、お手元の資料に基づきご説明いたします。

まず「青い森鉄道線経営計画素案の検討状況」についてご説明いたします。資料1-1「青い森鉄道線経営計画素案の検討状況」をご覧ください。

まず、「1 運行計画」についてです。青い森鉄道の経営区間は、県境の目時駅から青森駅までの区間となりますが、青森開業時には、資料にもお示ししているように、これを八戸以南と八戸以北とに大きく分け、それぞれの区間内での運行を基本とすることを考えています。この区間設定に関しましては、平成18年6月に実施した「旅客流動調査」の結果を基礎としており、資料では各駅間の利用客の流れと運行区間の設定との関係をイメージできるように「旅客流動量イメージ」として示しています。このイメージ図からもお分かりのように、八戸駅が全体の区間内での一つの境界となっており、さらに八戸以北においては、野辺地駅を一つの境界として青森方面と八戸方面とで大きなまとまりが見受けられます。

こういった旅客流動の状況に合わせて、具体的に設定した内容を「(2) 具体の設定内容」にお示ししています。設定に当たっては、この旅客流動の状況のほか、通勤・通学者の利便性を十分に配慮することを設定の基本に置き、これを踏まえ、「八戸以北」と「八戸以南」との設定を検討いたしました。「八戸以北」の設定に関しては、効率的な車両運用の観点から野辺地駅を一つの境界として設定し、青森駅に近い区間においては、通勤・通学者に対する輸送力の増強を図ることとしていますが、一方で、あまり利用されない時間帯等に関しましては、運転間隔を調整する方向で検討しています。

このほか、上段（１）の運行区間等の図に、水色の点線矢印で示しているように、輸送需要の見込める区間へのシャトル便の設定も検討しています。なお、この区間においては、下北圏と青森・八戸方面とにおける利用者の利便性を確保するため、ＪＲ大湊線の直通列車乗り入れについて、現行本数程度を確保したいと考えています。上段（１）の図では、ヨモギ色の矢印がこれに当たります。

こういった内容を満たすものとして、同区間の普通・快速の運転本数は、現在の同区間における普通上下合わせて４７本に対して、上下合わせて５０本程度の設定を考えています。

次に「八戸以南」についてです。現在、青い森鉄道では、ＩＧＲいわて銀河鉄道との間で車両をプール運用し、盛岡までの運行を行っていますが、青森開業時には、三戸駅での折り返し運転を基本としながら、県境を越える利用客、特に通学利用に十分配慮し、二戸駅までの乗り入れについても設定を検討しています。また、八戸圏利用者の利便性の確保に向けて、ＪＲ八戸線の直通列車乗り入れの増加についてＪＲ東日本と協議していくこととしています。これらの設定と輸送需要を反映させた上で利便性を損なわない水準として、同区間の運転本数は、現行の上下４０本からは下回るものの、上下合わせて３０本程度の設定を考えています。

なお、青い森鉄道線目時～八戸間の経営分離前における三戸から青森方面への利用や青森～八戸間の通勤利用といった面に考慮し、上段（１）運行区間の図にオレンジ色の矢印で示しているように、「三戸～青森間」及び「八戸～青森間」において利用が考えられる時間帯に数本の快速列車の設定を検討しています。停車駅としては、経営分離前の特急列車の停車駅を基本として、旅客の需要を見込み設定していきたいと考えています。

次に、「２ 車両計画」についてご説明いたします。青い森鉄道線青森開業時の運用車両としては、初期投資の抑制とＪＲ東日本からの円滑な運行引継ぎに向けて、様々な観点から検討を加えた結果、現在も青い森鉄道線目時～八戸間で運用している７０１系電車を基本とします。なお、ダイヤ設定の状況等により運用する車両の全体数に不足が生ずる場合には、車両の新造や他会社の車両の活用といった様々なケースを検討しながら対応していきます。必要車両数は、囲みに示しているように、現段階で想定しているダイヤ設定案を基礎に、青い森鉄道車両による運用及び予備車両数から算定しますと、現在青い森鉄道株式会社が保有している車両数である２編成４両の５倍程度、約１０編成２０両程度が必要と見込まれます。

次に、列車の運行形態として、「３ ワンマン運行の実施」についてご説明いたします。青い森鉄道線では、青森市近郊における一部の朝の通勤・通学時間帯を除いて、大量輸送が必要な列車編成は想定されないところです。このため、列車運行に関しては、最低限のユニット単位である１編成２両での運行を基本として、最大限効率的な車両運用と人員配置を実現するために、ワンマン運行を基本とすることとしています。なお、ワンマン運行に関しては、現在の目時～八戸間での運行形態であり、既に実績を積み重ねているところです。

次に「４ 駅体制等について」です。駅体制、すなわち駅務員の配置などや、乗車券の販売については、基本的に現行の体制を維持する方向で検討します。

「（２）駅の運営体制」についてですが、駅は、八戸・野辺地・青森の３つのグループ単位で運営する体制とします。それぞれ所管する駅は、右図のとおりです。ご覧の通り、各グループの中心となる八戸・野辺地・青森駅にはグループを統括する駅長を配置します。また、三沢駅については、乗降者数等も踏まえて、専任の担当社員を配置します。

次に、「（３）駅形態及び乗車券販売形態」についてですが、現在の有人駅すなわち、資料の下の図の「駅形態」の欄で色が付いている駅ですが、そのうち他会社との分岐駅など列車の運行上重要な駅

については社員を配置します。また、その他の有人駅については、沿線自治体と検討・協議のうえ、簡易委託駅すなわち、乗車券の販売や駅舎管理等の業務を地元団体等へ委託する駅とすることを検討します。

なお、青森市内の無人駅である東青森・小柳・矢田前の各駅においては、通勤・通学等で利用者が多い朝などの時間帯には、ワンマン運行を基本としつつも、臨時に車掌業務を行うことや駅に人員を配置するなどにより対応することを検討します。

乗車券販売形態も含めた駅体制の検討方向を表にすると下図のとおりとなります。表の中段が現行の駅体制です。表の上段の赤枠で囲んでいる部分が現在検討している青森開業時の駅体制です。その中で、駅形態の欄の濃い青で表示している駅（青森・野辺地・三沢・八戸）は社員配置駅、水色で表示している駅は簡易委託駅とする方向で検討します。そのほか、自動券売機の設置駅、窓口販売を行う駅は、○印のとおりとし、ほぼ現行どおりとする方向で検討します。

次に資料1-2の「青い森鉄道(株)初期投資概算額」についてご説明いたします。

これは、青い森鉄道(株)の青森開業に向けた初期投資額について、ただいまご説明申し上げた車両の運行計画、車両計画、駅体制等の内容に基づき、現時点での概算額をまとめたものです。

まず、資産取得費ですが、9億6千万円となっております。内訳として、まず、旅客車両調達費が6億8千万円です。これは、先程ご説明しました必要車両数10編成・20両のうち、JR東日本から譲り受ける中古車両が7編成・14両、新造等による対応車両が1編成・2両として計算しております。

このほか、業務用自動車取得費1千万円、自動券売機購入費1億1千万円、システム導入経費、これは乗車券の発行管理システムの導入に係る経費ですが、1億2千万円、検修用試験器具・工具4千万円となっております。

次に開業費ですが、これは青森開業までに必要となる人件費や備品購入等の経費ですが、旅客輸送分が3億1千万円、施設保守管理分が4億5千万円となっております。なお、この施設保守管理に係る開業費については、本来施設を保有する第3種鉄道事業者である県が負担すべきものでありますので、括弧書きで「県全額負担」と表示しております。

創業費は、青森開業に当たり必要となる税・手数料などの諸経費で、3千万円と積算しております。

最後の準備金及び予備費には、車両更新準備金として3億8千万円とその他の予備費1億7千万円の計5億5千万円を計上しております。

以上を合計した23億円が青い森鉄道(株)の青森開業に向けて見込まれる初期投資額となっておりますが、このうち、開業費の施設保守管理分4億5千万円については、県が全額負担する部分ですので、23億円からこれを除いた18億5千万円が、八戸開業時の考え方を踏まえれば、県・民間及び沿線市町の出資で賄うことになります。

次に資料1-3の「青い森鉄道線（目時・青森間）に係る初期投資及び収支構成」についてご説明いたします。

1は、青い森鉄道(株)と県の初期投資の概算額について示したものです。

「①青い森鉄道(株)」分につきましては、先程ご説明しました初期投資概算額の内容を示しています。

「②青森県」分につきましては、指令システムや車両基地構築等の新規設備投資経費80億円と、JR東日本から譲渡される鉄道資産及び青い森鉄道(株)への県出資で構成されます。

このうち、JR東日本から譲渡される鉄道資産に係る価額について、JR東日本では簿価額（平成8年度ベースで160億円）を主張していますが、私どもとしては、無償又は収益性に基づく低廉な

価額での譲渡を主張しているところであり、引き続き県費負担の圧縮に向け、強く働きかけていきたいと考えています。

2は、青い森鉄道線の収支構成について、そのイメージを示したものです。

「①青い森鉄道株」については、これまでの旅客営業に加え、青森開業後は鉄道施設の保守管理についても青い森鉄道株が一括して行うことを想定しています。このため、収支構成はこの2つの部分で成り立っています。このうち保守管理部分については、必要とする経費を県から青い森鉄道株に対して支払うこととしているため、収入部分に青森県から保守管理に要する費用に見合う額が支払われることとなります。

旅客営業部分については、会社が自ら経営努力する部分であり、収入は基本となる「運賃収入」と、JR東日本からの企画切符収入等の「その他収入」で構成されることとなります。この収入と旅客営業経費との差がプラスの場合は収益が、マイナスの場合は損失が発生することとなり、収支差が変化することとなります。

「②青森県」について、支出部分は、新たに保守管理を担うこととなる青い森鉄道株へ必要な額を県が支出することを表しています。この部分は、対応する県の収入部分にあるように、JR貨物及び青い森鉄道からの線路使用料収入で全額賄われることとなるものですが、現状、青い森鉄道からの線路使用料は減免されており、今後も減免された場合には、その部分は県の一般会計からの繰入れで対応することとなります。逆に、青い森鉄道株の収支差がプラスとなって緑色の収益部分が発生すると、それが県への線路使用料収入として入ってくることとなります。

今後においても、青い森鉄道株の経営は厳しいものと考えられることから、JR貨物からの線路使用料収入が適切な水準にまで引き上げられることが、毎年度のランニングコストに対する県負担抑制に向けて重要と考えております。

以上でございます。

(知事)

ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問等頂きたいと思っております。ご意見、ご質問等ございました方は挙手をお願いしたいと思います。

(出席者)

総額にして約263億と、うち初期投資で23億、県が4億5千万ですから残り18億5千万を県、自治体、民間というお話してありました。大変厳しい負担になるということで、私どもとすれば、青森県はエネルギーの供給基地を持っていますし、また米軍基地を持つことで痛みを伴っている。この譲渡を受ける160億は、やはり無償、限りなくゼロに近い形で行われるとするならば、私たちの負担は限りなく少なくなる可能性がある。もう一つは、国に対して、エネルギー、米軍基地の痛みの部分で、新たな補助金制度を創設してはいかがでしょうか、その辺の見解を伺いたいと思っております。

(事務局)

各沿線自治体の負担も想定される訳ですが、具体的な負担割合につきましてはこれから相談、協議させていただきたいと思っておりますが、県としても民間等からの負担について鋭意努力して参りたいと考えています。したがって、この辺の具体額がまだはっきりしておりませんので、現段階でまだお示しすることはできませんけれども、これからも県としても民間の負担について努力していきたいと考えています。

それから我々事務局としましても、並行在来線維持のための地元負担に関わる助成措置につきまし

ても国の方に要請してございます。何とか地元の足であります鉄道が守られるように我々としても努力して参りたいと思っておりますけれども、現段階におきましては、要請はしておりますけれども、具体的な国からの回答と言いますか、返事等についてはまだ頂戴していない状況にございますので、これからも強い姿勢で頑張っていきたいと考えております。

(出席者)

先程おっしゃったこと、私も前にも話した訳でありますけれども、是非それらを踏まえて地域の負担にならないように、今回は運賃部分が出ておりませんけれども、多分運賃もいくらか値上げしないとやっていけないと、そうなりますと地域の沿線と致しましては住民の運賃部分の負担と、出資金部分の負担ということで、二重の痛みを感じる訳でありますので、県当局のご配慮を申し上げたいとそう思っています。

それと私どもの事情をお話して、お願いしておきたいと思っています。今回運行区間、運行形態についてご説明いただいた訳ですけれども、青森と野辺地の間にシャトル便を計画すると。ただ、途中で止まっているもので、これが何処までなのか。今現在は浅虫まで買い物列車と称しまして通っている訳ですけれども、是非これを、浅虫温泉は買い物もそうでありますけれども旅行客が主なわけです。それに比べますと平内町の場合は小湊からかなりの通学・通勤者が通っているということで、できればシャトル便を小湊まで延長していただきたいと。

それともう一つ快速列車の設定をしてございます。当然特急列車が無くなるわけありますので、全線通して早い時間帯で通る列車が必要になるわけですし、当然のことと思っておりますけれども。ただ、この中で停車駅については経営分離前の特急列車の停車駅を基本に、そして旅客需要を踏まえ検討と柔軟性持っている訳ですけれども、現状で特急列車が停まっているということになりますと、私達の町、一つも停まっていないわけです。ですから、せっかく並行在来線、住民の足を守るということありますので、我が町もそうですし、他の市町もそうだと思いますけれども、少なくともちょっと時間はかかろうとも、やはり各市町1カ所は快速列車を停めていただかないと、せっかく経営分離していくらかそういう融通が利くという中ですので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

(事務局)

運行の件で、通勤時間帯のシャトル便というお話でございます。ダイヤを編成する上で検討して参りたい。小湊駅につきましてもそれなりの乗降客が見込めるということでございますので、検討して参りたいと考えています。それから快速列車の停車駅ということでございますけれども、これにつきましてもダイヤ編成の上で検討して参りたいと考えます。

(出席者)

今もお話がありましたように、増資についてはやはり同じような考えでございます。それでダイヤ編成のことなんですけれども、野辺地が大湊線、下北との結節点といいますか、重要な位置を占めているわけです。そういう意味では、将来的に下北観光、また、下北の方々の足を確保するという意味では、現在八戸、青森から上下4本ですか、快速列車が通っているようですけれども、その辺については是非とも確保して頂きたい、また、増発して頂きたい。これが県の全体の振興になるだろうという考えを持っておりますのでよろしく申し上げます。

(事務局)

我々も野辺地駅が結節点ということで、下北へのアクセスということは非常に重要視しております。

現在もご承知のとおり大湊線から乗り入れてもらっております。引き続き乗り入れしてもらえるようにJR東日本と協議を進めて参ります。

(出席者)

今日のメンバーは在来線沿線自治体ということになっております。実は、私どもの町は在来線沿線自治体という認識が、住民自体にも非常に薄い町でございます。確かに一部通っているというだけでございます。しかしその中で青い森鉄道ということで、出資をします。今の段階だとそれなりの説明がつかないかと思っております。しかし、これからの青い森鉄道の運営ということを考えますと、それぞれ駅舎なりの活性化を図る方々はいろいろ課題なり大変だろうとは思いますが、私どもが沿線自治体だからということで出資していくという口実が今一つ理解しかねます。したくないということではありません。青森県の悲願であった新幹線、そして大所高所の中から私どもとしましては協力しようということでやって参りました。しかし今後のことを考えますと、即ち現在の在来線、自主財源を伴ってございました。それが県の財産になるということで、無くなります。それがどのようになるかという点の一つ、対応すべき要素があるのかという点の一つ。当然のこととして駅舎とかそういう要素がない場所でございますので私どももこういう時代ですから住民に説明がつかないわけでございます。紳士ぶっているわけにもいかない時代でございます。的確な理由付けがなければならない時代です。こういうふうに行っていきますと、全て沿線自治体と県だけが荷を背負っていかなければならない。そして株式会社が運営をしていく。株式会社です。経営ですので露骨に申し上げます。将来性が無いと思われるところに投資をする余力はございません。ですから理由がそれなりに大所高所に立った、これは単に株式会社ということではなくて県全体がどのようにしていくか。そしてメリットが非常に高まっている在来線の中で、また、その必要性ということを感じ取ってればそれなりのことを考えますけれども、実際に私どものようなところは、ただ名前だけをおかれて、負担だけをお願いされてきてもという自治体があることもご理解頂きたいと思っております。

そこで提案なのですが、今沿線自治体ということで協議をしておりますけれども、やはり県も大変だと思えます。ですからやはりこれは県の全体の中での大きな目的を達するためにみんなでやってきたこと、これはいつも言われることなんですけれども、応分のそれぞれがみんなでもって、この高速交通の整備がなされたことに対する理解を示す流れが必要ではないのかな。沿線自治体だけというのはいかがか、と改めて思います。やはりそれは事務的というよりも、意識として青森県全体に拡大させなければならない。財政環境はそれぞれ非常に厳しい中にありますけれども、そうしないと私は青い森鉄道を支えていくという将来の形は絵に描いた餅、失礼な言い方ですけれどもそうなるような気が致します。是非、沿線自治体は結構なんですけれども、それぞれ義務を果たしながら頑張ろうと思えますが、私どもも頑張るためには沿線自治体だけじゃないことを理解しながら、もっとみんなでやっていくということは今うちのやらなければ、今でも若干手遅れだとは思いますが、やっていかなければ真の私どもの手による地元の地域鉄道というものの維持は、私ははっきり申し上げて不可能なものになるのは間違いないと。支出した分各自治体がドブに捨てたようになってしまうということになったら大変だというふうに思いますので、財政に関わる部分を新しいスタンス・姿勢での提案という意識改革を行う必要が、開通までに必要があるのではないかと考えておりますので、その点に関してはどのように考えてらっしゃるのか。

(事務局)

青い森鉄道(株)への市町村からの出資につきましては、以前にも新幹線効果ということで県下全域か

らの出資というご意見もございました。一方で、沿線外の市町村に対して出資の協力を一律に要請することについては、八戸開業時の経緯もございます。まずは現在の出資者である沿線の皆様の今後の出資への姿勢を明確に頂戴した上で検討・整理していかなければならないと考えてございます。そのためにも、今後ともこの協議会などにおきまして、皆様のご意見を伺いながら関係者の議論や理解を深めていく必要があるかと存じております。

(出席者)

八戸から目時間開業の時、実際はこのような提出された書類では黒字になるという提案のもとでスタートを切りました。私はそう思いませんでした、そういうことで始まりました。そして今は青森までという、そして極めて現実的に正確に読みをかけながら、今こういうふうに協議をしていると、この資料は非常に的確で、厳しい内容ですけど的確な内容で協議しているんだなと私は思っています。当時に比べたら比較にならないと思います。そして、それぞれどこかに明らかにみんなで感じ取っているものがあります。やはりそれを予測されたら、それを支える環境作りを今やらなければ、私はやはりここでしゃべっていることは崩れてしまうと思います。沿線自治体だけでなくというのは、今既にそのことを語っていかなければ、この次の協議で、この次の協議でと、私どもが話しをすると沿線自治体が大変だから言っているんだろうというふうにしかとられません。もっと新幹線が来て青森県がどうするんだということの考えがあるので、堂々と辛くてもぶつけていかなければならないのではないかなと思います。先程のご質問の中ではっきり申し上げた固定資産税は相当額入っています。東北本線の関係で。それがゼロになるんですよ、私達。これは今いる皆さんそのとおりだと思いますが、それだけこの青森県の財政力の中で伸ばすことは容易ならざるものがあります。そのことをどう考えるのか。固定資産は減る、出資は増える。その点はやはり自治体としてはかなり踏んだり蹴ったりという状況になりかねない。やはりそういう沿線自治体であるが故に辛さを抱えていることを青森県民みんな等しく理解して、そのことを支えていく。それを県だけがまとめて払っているのであれば、県だってこの支出、負担、はっきり申し上げます。県は持ちませんよ。お分かりだと思いますが、無理なことをしゃべっていると思います。宝くじが当たっても3億円しかありませんので。実際のところ無理ですよ。今支える理解という意識というものを変えなければ、私はすべておじゃんになると、今ここに来たことも無駄になるという時が近々に来るというふうに想定しておりますので。まずは固定資産が無くなる、ならばどうやっていくかの方向性、考え方だけでもお教え願えればというふうに思います。

(知事)

事務局からはお話しさせますけれども、大変に率直なご意見を頂いたことを、県としても長い意味で考えた場合大変な状況というものを拝察いただいたことには感謝申し上げたいと思います。これまでの事務局からお話しさせたような状況があるわけでございまして、そこを一つの発射台としながらということに現状なっておりますことはご了解いただきたいと思っております。したがってこういう検討は私どもと致しましても、今日市長会、町村会の方々も含めて、そういったお話があるということをお聞き頂いたと思います。それぞれに立場立場がございまして、この新幹線、全体としての効果というものを等しくすべての地域が共有するわけでございまして、そういった点でご指摘を頂いたわけでございますので、さらに最もご理解頂けるに至れるような方策につきましてもご提言できればと考える次第です。

(事務局)

固定資産税についてご説明いたしますが、現在 JR 東日本が所有しておりますので JR 東日本の方

から沿線の市町に対して固定資産税が入っていると思いますが、これが県に移管されると、国有資産等所在市町村交付金というものが県から沿線の市町村の方に交付されることになっています。ただ、固定資産税に相当する分ではなくて、概ね半分程度ということになります。残りの半分については交付税の中で所要の措置がされることになっておりますが、いずれにしても若干ですが減るといことは否めないと思っています。

(出席者)

先程もなぜ沿線町村だけなのかと、これは前回の会議の時も私も話ししましたし、我々沿線自治体にするとはやはり財政負担、これはもう当然責任者として考えていかなければならない部分でございますから、これについてはさっきもお話しに出ていましたから申し上げます。ただ、おそらく今後運賃の値上げというのは避けて通れない。間違いなくなっていくだろうなと思っています。その時に八戸・青森間については、運賃がアップする場合、初めてのアップになるわけですが、目時・八戸間は従来から前回アップになって、もう一回アップするというと、2段アップ目になる、そういう部分を地域住民の方々の部分をしっかりとお考えを頂きたいなと思いますのと、決してこの準備会の会合だけではない、確か駅を持つ地域住民とマイレールミーティングもされたはずでございます。アンケートもとって整理しているはずでございますので、その地域住民の声というのがしっかり把握されているはずでございますから、地域の住民の声というものを、十分今後活かして頂きたいなとお願いを申し上げます。

(事務局)

運賃水準につきましては本日お示ししてございません。これから当協議会と、あるいは県民の意見を聴きながら、こういう運行形態につきまして計画を作っていくこととなりますけれども、そういう計画ができた上で青い森鉄道(株)の収支計画というものができるとなります。収支計画、収支に見合った運賃水準をどうするかという形になるわけですが、我々としましては現行の八戸以南の運賃水準が基準になるのかなと考えてございます。なんとか住民にご理解頂けるような水準に持っていければと考えています。

(出席者)

確かに自治体での負担というのは大変だということは認識しています。ただ、いろいろ考えてみると、どうしてもやっぱり必要で残さなければならないことだと私は思っています。まず具体的に沿線自治体がいくらぐらいの負担額が将来発生するのか、それを最終的に我々財源としてどういうふうになるのかということは当然内部で検討していかなくてはいけないだろうと。そうなったときにいつの時点で、その各沿線自治体なり先程の事務局からのご説明だと民間団体からもかなりそれを集めたいということでありまして、例えばそれらの額が沿線自治体ではいくらぐらい、そして民間がいくらぐらいという、大変厳しいでしょうけれども、また、試算するのも大変でしょうけれども一体どのぐらいになるのか、ということが私ども議会等、先程いろいろ首長さんの方々も住民とそれから議会に対する説明ということで、当然必要になってくるわけですので、是非その辺がある程度見える形がいつ頃になるのかということを少し確認したいと思います。

(事務局)

沿線市町の出資額はいつ頃かということでございます。青森開業時において必要とする資本額につきましては、先程ご説明申し上げたとおりでございますけれども、運行計画や会社の組織体制、これ

らに左右されるというのが大きい要素でございます。また、将来需要予測調査の結果等も踏まえながら現在精査を進めてございまして、今後の協議会等でのご意見を踏まえた上で、我々としては年内のできるだけ早い時期に具体的な金額が告示できるように努力して参りたい。何とかお願いする場面は来年度の各市町の当初予算に間に合うような時期に何とかお願いしたいなと考えています。

(出席者)

各首長さん方おっしゃいましたので、全く同じでありますけれども。まず、県は大変ですね。本当に痛みが痛いほど、涙が出るくらい分かりますよ。先程おっしゃったような将来的な見通しも非常に厳しい。やはりどうして維持していくかということ、県民の足を確保するというところについては、本当に知事を先頭に県議会、それから私ども市町村長、全40市町村はもちろんでありますが、県民総ぐるみで新たなる財源の確保を模索していかなければならないというところに行き着くのかなという感じがしております。運賃を上げるのにも限度があるでしょう。それはもう目に見えていますし、しかし、通勤・通学、子供達の通学を確保しなければならないのは至上命題ですので、こういったことを考えるとですね、私としては是非知事の行動力を期待をしながら、もちろん一致協力しますけれども、そして新たなる財源の確保ということに燃えて突進するしかないというふうに思いますし、いろんな面での経費負担はギリギリでやって頂くということに徹していかなければならないだろうと思いますので、お互い頑張っていきましょうということしか申し上げられません。

(知事)

激励とご提言ありがとうございました。

(出席者)

先程来お話がありました各首長さんの話を聞き、もう新幹線が通るということは決まっているわけですので、前向きに考えて進めて欲しいと思います。当町としてお願いするのは、県境にありまして、二戸市、一戸町と、あるいは八戸市が生活圏でありますので、通学する子供達が両方に分かれております。両方向とも進学校でありますので、そういう子供達が今以上に不便にならないようにダイヤを考えて欲しい。これをお願いします。

(事務局)

先程運行計画でもお示しましたが、県境につきましては二戸方面、それから八戸方面については、これからの交渉になりますけれども、JR八戸線の青い森鉄道乗り入れについても、鋭意JR東日本の方とも協議して参りたいというふうに考えています。

(出席者)

折角の会議でございますから、経過、状況を私どもにお知らせ願えればと思います。新聞、マスコミの報道等で160億の鉄道資産を無償譲渡にしてもらえないかと、県議会の先生方みなさん頑張っておっしゃっていますが、実際の今の状況、判断が示される時期はいつ頃を想定しながらこの交渉を続けていらっしゃるのか。私ども全然分かりませんので、これが無償なのかどうかによって、先程言ったことも、県の負担に関わることも、そして沿線に関わる判断というものも自ずから変わってくる要素の一つだろうなと思いますので。この状況がどういう状況で今こうなっているのか、折角の機会ですから私どもに教えていただければなと考えています。

(事務局)

正直申し上げまして、相手のある交渉事でございますので、いつの時点ということは今の段階ではっきりと言える状況にはないというのが正直なところでございます。ただ、国の方、担当は国土交通省になりますけれども、ようやく緒についたかなという感触は得ておりますので、これから知事共々馬力をかけまして交渉して参りたいと考えています。

(出席者)

新幹線ができるということで、私どもはそれなりにこの新幹線を活用して地域振興を進めたいという思いでいっぱいあります。しかし、新幹線ができるからといって、直ちに何でもかんでもいいんだというわけにはいかない、と思っております。と言いますのも私どもは駅前区画整理事業等、約50億から60億ぐらいの投資をしなければならないという状況にあります。そういう状況でありまして本当に我々も命がけで頑張っているというのが状況であります。ところが先般在来線の会社のご説明を頂きました。その際私は、我々も大変な状況ですけれども応分の負担はしますと、応分の責任は負いますと、そしてそれに併せまして在来線の活性化といいますか振興も図って頂きたいと、そして在来線の沿線の市町も、新幹線が来るそういうところも同じに、みんなが新幹線が来て良かったと言える地域にならなければ新幹線を誘致した意味もないということを訴えましたので、是非県としましても、ただいま色々各市町村からお話ございましたその意見を取り入れまして最大限の努力をして頂きたいと、そして、新幹線が来て良かったなと県民も等しく喜び合えるそういう県にして頂きたいと、そのことを私からお願い申し上げますと共に、常日頃からこれからは新幹線の駅等におきましてはご支援、そして市町村の更なるご協力を頂いて参りまして共に頑張って参りたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

(知事)

ありがとうございました。ご意見として承ります。

(出席者)

各市町とも負担金が当然伴ってくるわけでございます。また、いろいろな面も含めて住民の理解を得られるような説明を十分県の方にお願いしたいというふうに思っています。

(知事)

大変ごもっともなことで、そういうふうに承らせて頂きます。

(出席者)

古い話を持ち出すと大変ですけれども、確か平成9年5月でしたか、県民をあげて運動してきた新幹線の着工を獲得するために、並行在来線の経営分離というのを私ども持ちかけられて、涙を飲んでこれを承知して着工にこぎ着けたということを今更のように思い出しております。その時に当時の知事からお約束されたことがございましたが、これは繰り返しません、それで見事に新幹線が着工し、八戸開業し、青森まで向かっているという状況にあります。従ってこの新幹線については県民等しくその恩恵を受けるという高速鉄道であるということだと私は認識しておりますので、そういう意味では先程からご提案されているようなこと自体は、大変大事な提案だというふうに私は受け止めております。従って新幹線の、高速鉄道の恩恵を受けるのはまさしく県民等しく受けるわけでありまして、それを勝ち取るために並行在来線の経営分離ということを負ったわけでありまして、その意味では並行在来線の沿線の市町だけがこの困難に直面するということではなくて、等しく新幹線高速鉄道の

恩恵を受ける県民全体で支える、そういうことが大変大事な視点ではないかというふうに思って、私は先程の提案に敬意を表し、賛同する一人でございます。そして経営分離される鉄道ですが、今度はJRの鉄道ではございません。今度は県営鉄道といえるような県民の鉄道であります。したがってこれがしかし株式会社である以上は、これから出るであろうこの経営収支計画がどういうふうなもので出てくるか、これが一番の関心事だと思います。したがってこれが上手くいかないと、一応は残ったものの近い将来無くなる危険を孕んでいると、株式会社である以上はそういう運命にあるわけでございます。ですから持続できるようなこの地方鉄道であり続けるためにはどうしたらいいか、ということを実際に考えなくてはいけないのではないかと。その際に今度はJRさんをお願いしてやるということではございません。県民が考えて、そしてこれをどういう有効な交通手段として使う鉄道にするかということは、我々全体で考えてやればいい話であります。ですからその辺がこれから大変大事ではないかと。つまり、たくさんの人に喜んで乗ってもらえる鉄道になれば、儲かる可能性も十分あるということでもありますし、それが拒否されればあえなく潰れざるを得ないということになるというわけです。ですから、そういう意味ではこれから経営計画を立てる上でどうやったら沿線住民、県民の足として、これ以上に喜んで使える鉄道に、価値ある鉄道になるかどうかということが決め手になるのではないかと思いますので、そこをしっかりと押さえながら経営収支計画も立てて、そして見込みあるものには投資するというのは、これは世の中の当たり前のことでありますので、見込みがあるとなれば、これは出資する人も投資する人もあると思います。ですからそのところをどうこれから組み上げるかということが、これからの勝負じゃないかと思います。今度はJRさんをお願いしないで、我々県とみんなで相談すればそれが実現可能だとすれば、なおさらそういうことが有効に使える交通手段としてこの鉄道を使っていく、並行在がこうなればいいのではないかなと私は思います。ですからここからの勝負だということの一つしっかりとお願いしたいなと思っておりますし、我々がどういう協力をすればいいのかははっきりしてきたら、それもやぶさかではないと思っております。

(知事)

ありがとうございます。ここからが勝負だろうと、そして県民が考える鉄道、全体で考える鉄道として、いわば出資に対しても見込みがあるものをきちんと作っていかねばということでのご提言を頂きました。ありがとうございます。各市長さん、町長さんからご提言、ご意見等頂いたわけでございますが、そのほか何かこの議題1につきましてご意見等ございませんでしょうか。

無いようですので、ただいま私どもご説明致しました青い森鉄道線に係る運行計画、車両計画、駅体制等につきましては今後この方向で検討を進めていく。しかしながら頂きましたご提言等十分踏まえながら対策、対応策も含めてということでございますが、検討を進めていくということで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。

○議題2 今後の進め方について 事務局から資料2に基づき説明

(事務局)

それではお手元の資料2をご覧ください。これは、青い森鉄道線青森開業準備協議会を中心に、開業準備に関する進め方を示したものです。

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、去る6月28日にこの青い森鉄道線青森開業準備協議会を設立させていただき、本日が2回目の開催となりました。この間、担当課長会議を2回開催し、経営計画素案の各項目についての検討状況などについてお示しをし、沿線市町の担当者に皆様と意見交換等も行ってきたところです。

また、現在、利用者の意識調査等により現行ダイヤの検証を行う「運行ダイヤモデル調査」や利用の取組みの促進に向けた「利活用ビジョン策定」事業を実施しているほか、今後は、本日御協議いただいた運行計画などについて、沿線地域の皆様に説明しご意見を伺うための「マイレールミーティング」の開催も予定しているところです。

なお、このマイレールミーティングの開催に当たりましては、開催日時や会場の選定等について、各市町の皆様のご協力を頂きたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

今後につきましては、これら各種調査事業等を経た後、11月中にも再度協議会を開催し、引き続き経営計画素案についての協議、検討を深めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。説明は以上です。

（知事）

今後の進め方につきまして事務局からご説明をさせた次第であります。ご案内のとおり、新幹線は3年以内という方向性でございました、従いまして、青い森鉄道線につきまして3年以内に会社として経営して運行させるところまでいかなければいけない状況であります。したがって、今後こうした流れを進めていきたいと思っておりますが、この件につきましてご質問、ご意見ございませんでしょうか。

（質問等なし）

（知事）

では、市町長さん方には、今後大変ご足労、ご苦勞をお掛けする訳でございますけれど、こういった段取りで進めたいと思います。何かその他としてないようであれば今日はこの辺にさせていただきたいと思います。

最後に一言申し上げます。繰り返しになりますが、大変貴重なご意見をいただくことができました。また、県に対しての叱咤激励のみならず、大変に思いのある言葉をいただいたことをうれしく思います。私どもといたしましても、今回頂きましたご意見を十二分に踏まえさせていただき、今後の検討に活かしていくと共に、皆様から頂きました力をもって、交渉事にも全力で当たっていくと、そのことをまたお話し申し上げたいと思います。今後とも、青い森鉄道線、円滑な青森開業に向けまして、具体的な取組を進めて参りたいと思います。本日は、誠にありがとうございました。