

## 青い森鉄道線青森開業準備協議会（平成 19 年 11 月 27 日開催）議事概要

（知事）

本日はお忙しい中、御出席くださり、厚く御礼申し上げます。また、皆様には常日頃から県政の推進に格別の御理解と御協力を賜り、心から感謝いたします。

さて、当協議会では、これまで列車の運行計画や駅の体制などについてご説明申し上げ、御協議をいただいていたところです。県では、当協議会での御協議や沿線各地で開催いたしましたマイレールミーティングでの沿線住民の皆様からの御意見等も踏まえ、さらに検討を進めてきました。本日はその内容を反映させた経営計画素案の修正案についてご説明申し上げ、御協議をお願いしたいと考えています。なお、この中で、青い森鉄道線の経営の根幹である運賃水準並びに同社への出資についてもお示しいたしたいと思えます。

青い森鉄道線が健全に経営され、将来にわたり、県民の足としての役割を果たしていくことが何よりも大切です。皆様の御理解と御協力をお願い申し上げます。

### ○議題「青い森鉄道線経営計画素案について」資料 1-1、1-2 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。

お手元には経営計画素案の 11 月版を配布しています。この素案は 6 月の第 1 回協議会でお示したものに、前回の協議会でご協議いただいた内容やマイレールミーティング等でのご意見等も踏まえ、記載を追加修正したものです。追加修正しました箇所は赤字で示しています。

なお、本日の説明につきましては、お手元に配布しています概要版（資料 1-2）に基づき、追加修正した主な内容を中心に進めさせていただきます。

概要版の 1 ページには、前回の協議会でご了解いただきました運行計画、車両計画及び営業計画の内容を改めて記載しています。

これらの項目につきましては、前回協議会でお示した内容を計画素案に文章として反映しています。運行計画は素案の 7 ページから、車両計画は素案の 8 ページから、営業計画のうち乗車券の発売と駅体制については 16 ページから記載しています。具体的な内容は前回説明していますが、このうち「車両計画」につきましては、運行計画から必要な車両数を精査した結果、前回協議会では現在青い森鉄道が保有している車両数の 5 倍程度としていましたが、今回は予備車両 1 ユニットを除き 4 倍程度に修正しています。

次に概要版の 2 ページ、運賃水準です。運賃水準については、八戸開業の際には 4 つのケースをお示しご検討いただきました。今回もお手元の資料にございます 4 つのケースをお示しするものです。

ケース 1 は現在の運賃水準とした場合、つまり、青い森鉄道線「目時・八戸間」は青い森鉄道の運賃水準で、JR 東北線「八戸・青森間」は JR 運賃水準とするものです。実際の運賃体系では、同一経営区間に 2 つの運賃水準となることはありませんが、ここでは、あくまでも現行水準どおりの場合には、収支予測がどの程度となるかを試算するためにケースとして設定したものです。後ほど収支予測で具体的な数字を説明しますが、このケースでは、線路使用料を免除した場合でも年間数億の損失発生が見込まれます。

次にケース2は、「目時・青森間」を現行の青い森鉄道の運賃水準とするものです。八戸開業の際には、青い森鉄道㈱の線路使用料を減免した場合に同社の収支が均衡する水準として示したのですが、今回につきましてもこの水準とした場合には線路使用料を減免することで同社の収支は概ね均衡すると見込まれます。

ケース3は、ケース2を基本としていますが、通学定期についてはJR運賃水準に据え置く水準に設定しているものです。主に高校通学を主体とする通学定期利用者は青い森鉄道線全体の約40%を占め、また、通勤定期利用者が一般的に雇用先からの経費負担があるのに対し通学定期利用者の運賃上昇は家計に与える負担も大きくなります。このため、通学定期利用者に対しては運賃水準に配慮を求める意見がマイレールミーティングでも多く寄せられました。こうしたこと等に配慮したケースとしてお示しするものです。この水準とした場合には、ケース2よりも運賃収入が減少するため、線路使用料を減免しても青い森鉄道㈱の収支は若干の損失が生じますが、会社経営上の健全性は概ね維持されるものと見込まれます。

ケース4は、線路使用料を含め青い森鉄道㈱が自社の収入によって経営を全て維持できる水準として設定したものです。この場合には、全体で現行JR運賃水準の3倍にまで水準を引き上げなければなりません。以上が各運賃水準のケース内容です。

次に、これまで説明した各運賃水準とした場合、青い森鉄道㈱の旅客営業からはどの程度の収入が見込まれるかをお示しします。収入の見込みにつきましては、同社の収入を自社の基本となる普通・快速列車の運行による「運賃収入」と、JRの寝台特急が青い森鉄道線区間を走行することに伴う寝台特急収入やJRが発売する三連休パス等の企画切符収入等による「その他収入」に区別して試算しています。「運賃収入」につきましては、将来需要予測に基づく券種別の利用者数に各運賃水準を乗じて積算しています。また、その他収入については現行の収入をベースとしつつ利用者の減少分と経営区間が延長されることに伴う増加分を加味して積算しています。各運賃水準ケースとも、開業初年度、開業5年度目（平成27年度）、開業10年度目（平成32年度）の各年度別に推移を示しています。全体として需要予測が減少傾向であることから、収入は後年度にしたがって減少傾向となります。各ケースの収入見込み額は表のとおりとなります。運賃水準にしたがい、ケース1の収入が最も低く、次いでケース3、ケース2、ケース4の順で収入が増加します。

次に、青い森鉄道㈱の旅客営業に係る経費見込みを説明いたします。経費については運賃水準に左右されないことから、各年度別に示します。なお、同社の経費については、この他に鉄道施設の保守管理に係る経費が生じますが、当該経費については現在保守管理業務に係る内容の協議を継続している状況であることから、今回の経費試算には含めておりません。なお、保守管理経費については県が所要額を同社に支出するものです。

経費のうち、人件費については、開業当初はプロパー職員を採用しても技術習得等に一定の期間を要することから、JR東日本からの出向職員を相当程度必要とします。その後、プロパー職員に順次転換していくことから徐々に人件費が減少していくものと見込まれます。運行経費及び管理費等についてはほぼ横ばいを見込んでいます。減価償却費等については、青森開業前に同社が行う開業準備経費等の償却が開業5年度目までで終了することから、6年度目以降は大きく減少するものです。これらのことから、旅客営業に係る経費は開業初年度から10年度目にかけては減少していく見込みと考えられます。なお、表の一番下には青い森鉄道㈱が本来県に対して負担すべき線路使用料の概算額を

参考として示しました。この概算額は現在の状況をベースに試算したものであり、今後、保守管理経費の積み上げを行った上で再度お示ししたいと考えています。ちなみに、現在の枠組みでは、この線路使用料を青い森鉄道㈱が支払えない場合には減免されることとなります。その減免分については、県が負担した上で、保守管理を行うこととなります。

これまでご説明しました運賃水準のケース別収入と経費に基づき試算した収支見込みが(3)の表となります。

ケース1の場合には初年度から3億円の損失が発生し、開業10年度目においても1.8億円の損失が見込まれます。

ケース2については、開業5年度目で4千万円の損失が発生しますが、初年度あるいは開業10年度目ではこれを上回る収益が見込まれるため収支の均衡は維持できるものと考えます。

ケース3については、開業5年度目で1億円の損失が発生します。ただし、開業初年度や開業10年度目では収益が発生するため、線路使用料を減免すれば会社の健全性は維持できると考えます。

ケース4では線路使用料の支払いが可能な収入が見込まれますが、これはあくまでも運賃値上げによる逸走がケース2や3と同程度とした場合のものであり、この運賃水準では大幅な逸走の発生に伴う収支の悪化も懸念されます。

皆様にはこれら4つのケースの収支状況等を踏まえてご協議いただきたいと思います。

次に概要版の3ページ目をご覧ください。「青い森鉄道㈱の初期投資見込額と追加出資」についてご説明いたします。初期投資見込額につきましては、第2回の協議会において説明しています。総額の23億円と県全額負担分を除いた18.5億円については変更ございません。ただし、個別の数値、例えば自動券売機とそれに付随するシステム導入経費等については、前回以降、精査により若干変動しています。

次に、県、民間及び沿線市町の出資についてです。

各出資主体別の割合につきましては、まず、県が施設保守管理部分4.5億円を全額出資します。その上で、これを除いた18.5億円については、八戸開業時の出資割合である県55%、民間25%、沿線市町20%をベースとします。ただし、民間部分につきましては、県として出資の要請に努めているところですが、現時点では2.45億円程度の見込額となっております。このため、民間の25%部分約4.62億円との差額(=2.17億円)につきましては、県と沿線市町で折半し負担するものとして配分しています。これにより、各主体別の追加出資額と八戸開業時の出資分を含めた出資総額は資料の表のとおりとなり、全体の出資割合は県65.7%、民間13.6%、沿線市町20.7%となります。

この出資割合に基づく沿線市町の追加出資額4億7,860万円については、八戸開業時の計算方法に基づき、沿線各市町に配分します。まず、沿線市町の八戸開業時の出資額1億2,000万円を加えた総出資額5億9,860万円について、沿線各市町の人口、標準財政規模、線路延長及び財政力指数を指標とし、資料に記載する計算式にしたがって配分します。その上で、個々に配分された出資総額から八戸開業時の出資額を控除します。控除後の額が今回の各市町別の追加出資額となるものです。その内訳については概要版資料の3ページ右下表のとおりです。

次に、概要版資料の4ページ、青い森鉄道線の利活用促進についてです。利活用の促進については、前回から主に2点追加修正してございます。1点目は新駅の設置についてです。新駅は将来需要予測

が厳しい中で、青い森鉄道線利用者の利便性を向上させ利用者増加を図っていく上で重要な方法のひとつと考えます。一方で新駅の設置については収益性や駅舎管理経費を含めた採算性、更に駅舎の立地条件等の技術的な検証を行った上で、設置については設置希望主体と県及び青い森鉄道(株)等の関係者間で役割分担を含めて協議して参ります。

また、県では、昨年度沿線各市町の青い森鉄道活用会議からご提案いただいた利活用策の中から地域が主体的に取り組んでいくものについて、本年度沿線3箇所で開催するワークショップを開催するなどし、「青い森鉄道利活用ビジョン」を作成しました。ビジョンでは具体的な取組例として、資料の図に示した3つの重点プロジェクトと9つのアクションプランを示しています。ビジョンにつきましてはお手元に配布してございます。県では来年度以降、このビジョンを活用して沿線地域の利活用の取組が進むよう、側面から支援することを検討しています。

また、利活用については青い森鉄道線の維持・存続に向けた重要な取組であることから、今後その推進体制についても皆様と検討・協議していきたいと考えています。

最後に、青い森鉄道線の本格開業に向けて、関係者が連携して取り組んでいくべき3つのポイントについて触れさせていただくこととしました。

1点目は、各鉄道事業者は安全安心を第一としながらも効率的な運営を目指すこととし、開業後は常に計画と実績を比較・検証して運営内容等の適切な見直しを行うということです。

2点目は、沿線地域が主体となった利活用の取組です。先ほどのビジョン等も参考として地域づくりとの関係から青い森鉄道を様々な活用していただけるようお願いしたいと考えます。

3点目は、初期投資や運営経費に多額の負担が想定されている青い森鉄道線を将来に向けて維持・存続していく上では、国やJR各社の主体的な取組(支援)も極めて重要と考えるものです。そのためには県をはじめとし、沿線市町の皆様とも密接に連携して具体的な要望を行っていく必要があると考えます。

以上のように、青い森鉄道の本格開業に向けては全ての関係者がそれぞれに主体的な取組を進めていく必要があることを素案の最後に記載させていただきました。

説明は以上でございます。

## ○質疑

(出席者)

昨日のマスコミの報道によりますと、新幹線建設促進プロジェクトチームが明日会合を開く。いわゆる並行在来線にも光をあてそうな感じですがけれども、知事はこれまで並行在来線についてかなり国の方に要望をしてきた経緯があると思います。それで問題なのは譲渡される金額が160億と言われている。これについては、今日は一切触れていませんけれども、これが今の時点でどのようになるのかということを知る範囲内でお答えいただければと思います。

もう一つは出資額と料金(運賃)ですが、これは県がかなりの思い切った痛みを伴って、私どもにも負担を求めているということについては理解できていると思っています。ただ、先程の説明で料金を上げたときに、年度が進むたびに減少傾向にあるという試算に基づいているということですがけれども、平均的にこの料金を上げたときにどの程度の減少率をみているのか。

私どもが一番懸念しているのは、今日は説明が無いわけですがけれども、JRから県が譲渡されます

けれども、私どもは今まで JR から固定資産税を頂いています。それが県に譲渡されたときに、仮に「100」あると仮定すればどれぐらいの形でその固定資産税に代わるようなものがなされるのか。要するに課税標準額というのでしょうか、これがどう変わっていくのかというのが大変気になることです。これは、将来の町の財政の見通しにもかなり影響があるので、その辺を一つお話しいただければありがたいなと思っています。よろしくお願ひします。

(知事)

一点目は私から。お話しできる範囲ということでした。知事就任以来、並行在来線の問題というものはかなり私ども財政再建等いろいろ改革を進めていく中において、大きな課題の一つと考えているところでした。したがって、かなり早い時期から、そういった国土交通省のみならず JR を含めての折衝事ということで、進めてきた思いがございます。そして今回の資料の4ページにも書かせていただいたんですけれども、やはり私ども青い森鉄道線の維持存続に向けては国等を含めてですね、国家の非常に重要なロジスティックスというものがございますので、関係機関にこれが維持されることによって国家のロジスティックスが保たれるということでの粘り強い訴えということを行っています。幸いなことに県議会におかれましても先生方を含めまして、そこはもう全力で県を応援しようということでの強いお言葉等頂きながら、更に我々の立場のみならず県議会の先生の立場として、選出国会議員の先生方の立場として、それぞれの立場から全力でこの課題に取りかかっているというような状況でございます。まだ、交渉事でございます、これ以上申し上げるのはあれでございますけれども、私どもといたしましては、まさに県一丸となつての行動の中にあるわけでございます、何卒、当協議会のメンバーの皆様方からもお力を頂きながら解消・解決に向けて進んで行きたいと思っています。具体的には4ページの1、2、3ということについて折衝しているわけでございますが、そういった段階でございます。大変心強い、当初我々だけで対応していた訳でございますけれども、大変にこのところ応援団、心強い思いでございます。私からは一点です。

(事務局)

それでは事務局の方から他の2点お答えいたします。減少率をどのようにみているかということでございますけれども、昨年度、我々将来需要予測調査を実施したところでございます。これに基づきまして、少子化、あるいは自動車へのシフトが続くこと等を勘案して、具体的な試算上の数字は9.6%をみて試算しているところでございます。それから固定資産税のお話しがございました。JR から青い森鉄道(株)に替わるわけでございますけれども、あくまで鉄道等の資産は県が所有することになります。そういうことから固定資産税に代わりまして、国有資産等所在市町村交付金というものが交付されることとなります。交付金額についてはこれからの計算になるかと思ひますけれども、なかなか固定資産税額満額という形にはならないかと思ひますけれども、半分以上は補填されるのではないかとこのように推測しているところでございます。

(出席者)

固定資産税について、仮に「100」あるとすれば「50」に減るということですか。そうなると大変深刻な状態になると予想されるのですが、その辺は確かなんですか。

(事務局)

まだ正確な計算というものはなかなか出来ない状況、現在 JR が資産を持っているものですから、個々の部分についてなかなか計算しにくいというふうに今の時点では考えられます。我々の試算とい

いますか、この時点ではおよそ50%以上は交付金で、残りの分については一部交付税で補填されるのではないかと考えていますけれども、具体的な数字等についてはまだちょっとお示しできない状況でございます。

(知事)

恐縮です。どの時期にどうということは、なかなかまだ。

(事務局)

どの時点で確定しうるかという話になりますと、JRさんの方からきちんと線区ごとの明細がきちんと示された時点か、もしくは県の方に譲渡されて確認された時点という具合になるのかなと考えています。

(出席者)

今話を聞いているとだいぶ遅くなるような感じなんですけれども、ただ、私ども出資金については議会の了解を得なければならないことになるんですけれども、必ず今の固定資産税については避けては通れない道だと思っていますので、これ以上申し上げてもあれですので、なんとか一つその辺を分かり次第、私どもにも提示をしていただきたいと思います。

(知事)

その件について事務局としてしっかり対応するように。

(出席者)

今回、負担金についての具体的な額が示されたわけですが、前回の協議会では沿線市町村の方から沿線以外の市町村にも負担していただけないかというふうな要望があったと思います。県ではそのことについてはどのような検討・要望をしたのかお話しいただきたい。

(事務局)

前回もちょっとお話が出ましたけれども、全県という形になれば非常にまとまりにくいということもあるわけなんですけれども、八戸開業時に、まず沿線の市町が出資の姿勢を明確にした上で、その上で全県負担等について検討・協議していくべきものではないかというふうに考えておきまして、前回の時もそういう形でお答えさせていただいたのですけれども、今回、あるいは次回の時に、今回お示ししてある負担割合がある程度ご承認いただいた後に、その辺についても関係団体等含めた形で議論ができればなと考えてございます。

(出席者)

そういうふうなことで4億7,800万円ですか、そのうちの1、2割程度について沿線以外の市町村に負担していただけるように、県全体に新幹線の波及効果があると思いますので、全県マイルールという意識で対応していただければということでございます。

(事務局)

今の件について若干補足させていただきますが、今日も計画素案ということで出資の割合についてもお示しているというのは、八戸開業時のルール、それが現としてありますので、それに基づいて県は沿線の市町の皆さんにご負担をということをお願いをしているわけです。このルールをもう一度変えるということになりますと、これはまさに市町村の中で議論していただかなければ、県の方からこのルールを変えるということはなかなか難しいわけです。現にそういう形で今まで八戸開業の時は

出資を頂いているわけですので、このルールを変えるということは、市長会あるいは町村会の中で議論していただかなければ、なかなか県の方としてはお願いできにくいという事情がありますのでご理解を頂ければと思います。

(出席者)

そのルールについては分かりました。そういうふうなことで、全県的な考え方で対応していただきたいということが一つでございましたが、どうしてもそういうふうなことが叶わないということであれば、沿線市町への特別交付金の上乘せ等についても検討していただければありがたいと考えています。以上です。

(知事)

ご意見としてということ承らせていただきます。

(出席者)

今八戸開業時のルールのお話がありました。ちょっと古い話になりますけども、平成9年に当時の知事さんが各沿線市町村に対して、並行在来線における県の対応方針が示されたのですが、そのことで伺いたいのですけれども、その項目の中に「初期投資及び開通後の運営経費については、県が中心となって対応し、沿線市町村に対し財政運営に支障を与えるような負担を求めることがないようにする」というふうな項目が一本ありました。その資料の中に八戸開業時に負担した出資金は内金額であると。そして今回の青森開業に向けて本格的に動くということで、その、言葉は悪いが精算分という解釈での負担金ということで理解しているわけです。当時市町村に財政負担をかけないというのが、いわゆる沿線自治体に出資金はゼロにするという解釈もある方がおりましたし、一方では財政負担をかけないという部分である意味では沿線の負担もあるんだと、また内金の考え方もある。その辺について今一度議論の中にあるわけですが、考え方をお示ししていただければということが第1点です。

2点目は民間の企業の協力。当時八戸開業時の時は数社、4社、5社からの民間の協力があったようです。今回このような社会情勢ですのでそれが下がって、沿線、県の負担というものが大きくなったわけですが、県としては民間の協力される団体の拡充といいますか、当時の団体だけのお願いなのか、またそれを協力してくれる団体からまた拡充していく考えがあるのかないのか、その2点についてとりあえずお伺いしたいと思います。

(事務局)

平成9年当時の経営分離の時に沿線の市町に対しまして、基本方針を示しています。確かに「財政に影響を与えるようなことがないように」というふうに示しているところでございますけれども、非常に難しいところなんですけれども、八戸開業時の時点では、なんとか出資についてはご理解賜ったものというふうに理解しているところでございまして、今後運営していきます上で、赤字が現時点では一部見込まれるところがありますけれども、その辺については沿線の市町にご負担をかけないような形で進めていきたいというふうに考えてございます。民間の負担についてでございますけれども、現在我々また鋭意いろいろお願いして歩いているところでございます。八戸開業時以外の民間の企業等にもアプローチしています。個別の具体的企業名については控えさせていただきたいと思っておりますけれども、今の2.45億円という金額については現時点での見込ということで、これからもいろいろお

願っていきなというふうにございますので、民間部分が増えれば当然市町に願って  
いる金額も減っていくというふうな形になるかと思ひます。

(出席者)

沿線自治体ということですが、私どもの町には駅がないわけであります。鉄道自体の延長も  
あまりない。ないけれども通勤、それ以上に通学での住民の利用というものからなくてはならない。  
ですから、必要なものから、必要な出資はしなければならぬというふうにございます。ただ、  
今ずっと見てみますと、ただいまおっしゃったように、八戸開業時と比べて民間の協力がなないみたい  
ですから今一度願ってしたいと思ひます。それともう一つが、立ち上がりの時、スタート時点でいろ  
いろな経費がかかる。何年かするとそれが減っていくというふうなことをお示しいただいたわけだす。  
当然これもものすごい延長だすし、車両もあるし、その辺をよく試算してのことだと思ひますけれど  
も、10年経って相当またそうした経費もおそらくかかるものではないか、ですから我々にしてみれば  
必要な足だすので将来ともに持続可能な経営、その辺、さっき言ったそういった努力も願って  
したいと思ひますし、きちんとした見通しを立てて、全国的にこういったタイプの鉄道は苦戦している  
と聞きますので、また途中で実は変わったよと、そういうふうなことはないよなことできっちり試算  
をしてもらいたいというふうにございます。必要な出資については当然住民の足ということだ協  
力をする、このようにございます。

(出席者)

私も前々回だすか、やはり新幹線の恩恵は全市町村にくるものということだ、出資金についても  
分の負担をして欲しいということだしたけれども、今県の答弁で大体流れが分かってきたよな感じ  
がします。本当はもっと前向きに出てくれば良かったのだすけれども、県が動きづらいう実情が  
いくら理解できたのかと思ひます。出資金の20年度負担が示されていますけれども、これ  
は20年度の予算で一括納入しなければならぬものなのか、分割できないのかということも併せて  
お尋ねしたいと思ひます。

(事務局)

まずもって、なんとか来年度の予算に計上いただければというふうにございます。分割も可  
能かというお話でございましたけれども、確かに開業準備に関する経費については全てが同じ時期に  
一括で支出ということではございませぬ。出資の分割につきましては、会社の増資ということだも  
ございますし、会社の方、あるいは関連法令、事務手続等そういうのを勘案しながら検討して参りたい、  
個別にご相談、協議に應じて参りたいとございます。

(出席者)

今分割の事務的な話がありましたけれども、今、新年度の予算を組むのに大変厳しい状況で、これ  
から議会等でいろいろ理解していただくということが進むわけだすけれども、当町においてもこの負  
担の増資額というのは大きな金額となるのだすけれども、その手当の仕方だすけれども、いわゆる起  
債というのがその手当でできるかと思ひますけれども、その起債手当ということも1点お聞きしたい  
と思ひます、確認だす。それから、県が進めております市町村の振興基金という町に対しての制度も  
あるわけだすけれども、それも各自治体に対して低金利で貸し出しとひますか、そういうふうな手



当の方法、考え方があるのかということの2点お聞きしたいと思います。

(事務局)

まず1点目の起債、地方債を充てることが可能かということでございます。地方債の制度上いわゆる三セクに対する出資等につきましては一般単独事業債により措置することは可能でございます。その際の充当率は基本として対象事業費の75%相当額というふうになるかと思えます。なお、起債の発行条件等の詳細については、市町村の状況等により異なるものと思われます。その辺については、とりあえず我々の方を通して結構でございますけれども、最終的には県の所管は市町村振興課というふうになりますので、相談・協議していただければと思います。それから市町村振興基金については、詳細は我々今は分からないですけれども、これについても担当課の方と協議しながら検討していきたいと考えています。

(出席者)

来年の予算での措置ということですが、まだ不確定な要素というのはあるのでしょうか。一発でやって、例えばさっき言った民間の出資が結構大きいのがありましたよ、とかそういった事態があると思います。そういったことを無くしても大体これは必要な額でおそらく割り当てしたものだと思えますけれども。仮にそれでやったって、後で余りましたよというふうなことが無いものですか。

(事務局)

不確定要素というのは先程申し上げました民間部分が増えるということによって、不足分について県と沿線の市町が折半している積算になっていますが、従って、これが増えればそれに伴って減るという形になりますので、その分については、言い方はどうかと思うんですけれども、お願いしている予算を計上してもらえば、それより増えることはない。従って不要額として出てくる可能性もあるということが考えられるところです。

(出席者)

一つ質問させていただきたいのですが、昨日か一昨日ですか、新聞報道でJRの大湊線を残しますとか、載ってました。あれの真意と内容。それから、ということは新青森駅から野辺地まで運ばなければいかん訳ですよ。それをJRがなさるのか、青い森鉄道にそれを繋いでもらって野辺地から下北を運行すると、その辺がはっきりしていなかったですよ。そのことは是非本当のところ聞きたい。それからこれはもう一つ160億円でしたか、線路の払い下げ、あれについては決められたとおりですか。今知事さんが頑張っているのに、いかがなものかと読んだのですが、その辺のところも正確に把握している範囲で教えていただければ。

(事務局)

それでは私の方から大湊線の件であります。あの新聞記事の趣旨はよく分かりません。何故今のタイミングであの記事が出てくるのか。もともと大湊線が廃止されるというようなそういった話題は県の方では全然出ておりません。またJRからもそういう話は一切聞いておりませんので、このタイミングで出ている趣旨はよく承知しておりません。今市長さんから話がありましたとおり、青い森鉄道線から下北方面へ直通で行ける列車とか、JRとの相互乗入について今協議をしていますので、そういった中では大湊線に関しては廃止とかは聞いておりません。

(事務局)

新青森駅での乗り入れの関係でございます。まだ新幹線のダイヤ、あるいはそれに伴います奥羽線のダイヤもまだ決まってございませんけれども、我々としては利用者の利便性を考えれば当然スムーズに繋げるのが一番ベターだと考えておりました、そういう状況ではございますけれども、この辺の相互乗入も含めた形でのこと等について、今後JR東日本と協議して参りたいというふうに考えてございます。それから160億円の資産譲渡の関係でございます。資産譲渡につきましては、現時点ではJRの方ではあくまで簿価、帳簿価格が基本原則だという主張をまだ崩していませんけれども、我々としましては県議会共々、無償若しくは低廉な価格での譲渡を、引き続き粘り強く協議して参りたいと考えてございます。

(出席者)

ありがとうございました。そこで、提案も含めて意見があるんですけども、つまり青い森鉄道の手元の論議を今していますけども、これが開通した暁に、どういうことを考えなければならないかということだと思うんです。つまり利用者の立場に立ってどういうシステムにするかを考えないと、おそらく立ち行かなくなる、持続不可能になるということは明らかだと思うんです。ですからそういうことでは、例えば新幹線で新駅に行きました、そこで野辺地方面に行きたいお客さんが降りました、そこでまず新駅からJRに乗り換えて現駅まで行きました、そこで今度は青い森鉄道に乗り換えました、ということになりますと、重い荷物を抱えて2回乗り換えなければお家に帰れないわけですよ。ですからそういうことを考えますとね、やっぱり少なくともお客さんの立場になったら、乗り換えはせめて一回にしてよと、これが素直な気持ちではないかというふうに思うんです。ですからそういう意味では今のJRさんの下北の方の鉄道は廃止するつもりはないとおっしゃるんですから、逆に言えばこれはいいチャンスだと思うんですね。ですから2度乗り換えなくてもいいように、青い森鉄道を使われるようにするためには、この機会に青い森鉄道を新駅に入れさせてくれよと、そうすると野辺地まで運んであげますよ、ということになるのではないのでしょうか。むしろそういうチャンスととらえて、そういう運動をしていくというチャンスではないかと私は思っていますので、今あえて質問させてもらってます。

もう一つは利用者にとって利便性のある鉄道ということではないと持続してお客さんの獲得はできません。ですからさっきの料金の問題ですけど、ケース4は言うに及ばずだと思います。少なくとも2か3。出来れば1といったって、1は大赤字というのですから、せめて3、あるいはできれば1とこうすることで、つまりお客様はあまり負担は増えないと、料金的にそういうふうなことで使いやすいということを確認すると。それからやはり利用しやすいように新駅まで乗り入れていきますとか、あるいは新駅をいくつか設置して利用しやすくするとか、そういう集客対策は順次して行かなくてはならないとうふうに思うんですね。そうすると、その場合赤字が出たらどうするか、これは主として知事さんの問題で恐縮ですけども、それに対する提案としては、今一生懸命160億を安くしてくれと、無償で譲渡してくれと、こういうことを一生懸命やっているわけですから、これはなんとしても勝ち取らなければならないと思うんですね。その場合やっぱり160億を腹構えした、それよりもただになったら160億を基金にすればいいし、50億安くしてもらったら50億を基金にすればいい。そういう形で青い森鉄道の将来に向けた基金をそこで作ると。そしてそれを数年間少なくとも青い森鉄道が軌道に乗るまで、その基金を場合によっては必要に応じて取り崩して頑張る。こういうふうな

ことでまず持続可能なように生き残って行けるように処置をして運営していく。いうふうなことをした方がいいんじゃないかというふうに私は思うんですね。これを是非ともご提案させていただきますので、どこの場面かでご検討頂きたいと思います。以上です。

(事務局)

新駅の乗り入れの話が、先程もちょっとご説明申し上げたわけですが、新駅に乗り入れる方法というのは簡単に言いますと二つあります。一つは現青森駅でスイッチバックして乗り入れるか、あるいは奥羽貨物線を利用して新駅へ入るか、この2つの方法があるわけですが、貨物線を利用する方法というのはもう線路容量的にも満杯ということでこれはまず不可能である。となりますとスイッチバックして乗り入れる形になるわけですが、その場合、全く新しく青い森鉄道が乗り入れるとなりますと、今走っているものにプラスされるわけです。そうしますと今の奥羽線の線路というのはJRの場合は現青森から弘前方面までずっと走っているわけです。それを代替するような形で青い森鉄道が入り込まざるを得ないということになります。そうすると青い森鉄道の車両が奥羽線にずっと長い間留めておくということが、これは車両を保有している数からいって非常に難しいこととなります。したがって乗り入れる場合は必ずJR東日本の列車も青い森鉄道に乗り入れる相互乗入という形を取らなければ、直接新青森駅に乗り入れる方式はできないということになります。従って相互乗入が可能となるような形でJRと協議していきたいということになります。当然乗り入れする場合には、奥羽線だけではなくて、下北付近のアクセスについても大湊線を走っているJR東日本が現青森まで、あるいは新青森駅までというふうな形ができるかどうか、それも当然協議の対象になっていくものと考えています。いずれにしても線路容量的にいけば単独で乗り入れするということはほとんど出来ない状況だというわけですので、これはJR東日本との協議事項になりますが、これから相互乗入出来る形で協議して参りたい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。それは今の状況では、間違いなくそういう状況であろうということは認識できますけれども、でもこれは物理的に不可能というものの、両方でテーブルについて知恵出しをやればなんかいいシステムができあがるのではないかというふうに思います。つまり、JR東日本は首脳部がシームレスとかバリアフリーということを堂々と発表しているわけですよね。ですから、ますますそういう時代になるということを経営者として認識しているわけです。そこに青い森鉄道がくつつくわけですから青い森鉄道といえども利便性の確保、そして利用者にとって便利である、そしてできればシームレス、あるいはバリアフリーということを頭においていかないと、用いられない鉄道では残っていけないわけですから、経営者としてJRも青い森鉄道も県当局、沿線自治体も含めてしっかりとその辺を論議して、将来のお客さんの為になる交通システムとして存続し続けるということを求めていかなければ、どこかでどれかがどんづまりになるのではないかというふうに思われてしまうので、これは本当に腹をくくってやって頂きたいというふうに思います。

(事務局)

まさに市長さんのおっしゃったような形でこれからやっていきたいというふうに思っています。そのシームレスという形の一つとして、もし仮に乗り入れができないとしても現青森駅で一つのホームですぐ乗り換えができるような、同一ホームで乗り換えが出来るような仕組み、そういう連動システムを構築して欲しいというお願いも一つの大きな要素となります。いずれにしても利用者に負担がか

からないような形でシステムの構築に向かっていきたいと思いを。

(出席者)

足の確保、安全な運転ということを基本にしながら3点ご要望を申し上げたいと思いを。

一つは運転本数及びダイヤの編成についてでございます。今の案を見てますと運行本数が八戸・青森間は47本から50本、そして八戸・目時間は40本から30本という計画素案でございますが、八戸市の場合、青い森鉄道から八戸線に連結するところでございますので、その通勤・通学帯における時間帯の本数の検討、増やしていただきたいということと、それから利用しやすいダイヤ設定をお願いしたいということでございます。

それから2点目といたしましては、駅舎活用の利用についてでございますが、現在青い森鉄道利用促進協議会が地元の高校や団体等に協力を頂きまして緑化活動というものをやっていますが、非常にこれが高い評価を頂いているものと思いを。従って青森開通後においても引き続き検討していただきたいと思いを。また、加えて駅舎環境の整備でございますが、駐車場の整備、あるいは駅舎等のリニューアル等についてもご検討いただきたいというふうと思いを。

3点目でございますが、先程意見も出ておりました。出資金については地方債の一般単独ということとは承知いたしました。加えて特にお願い申し上げたいのは、交付税措置になるよう県当局の方から国に対して働きかけていただきたいというお願いでございます。以上です。

(知事)

それでは、他の御質問等がないようですので、本日後説明いたしました計画素案の内容につきましては、先程ご意見もございましたが、運賃水準3の方向を主として考えながら検討していくこと等を含めて、出資等につきまして、この方向で進めていくことで本日集約してよろしゅうございませうか。

(異議なし)

(知事)

今後ともいただきました御提言・御意見等、私どもとしてしっかり受けとめ、また今日は青い森鉄道の社長も見えています。ともに経営をしっかりする方向性を整えていきたいと思いを。

## ○「今後の進め方について」資料2に基づき事務局から説明

(事務局)

それではお手元の資料2をご覧ください。

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3回目の開催となりました。今後につきましては、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ることから、来月下旬にも再度協議会を開催し、残された課題についてご協議いただき、取りまとめさせていただければと考えていますので、よろしくお願いたします。

説明は以上です。

(知事)

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いたします。

(質問・意見なし)

(知事)

正式決定の段取りについてご説明申し上げた訳でございますが、私どもとしては、今日いただきましたご意見等踏まえながら、この方向性での決定に向けての段取りを進めさせていただきたいと思っております。それでは、今後の日程部分について御意見、御質問なければ、これで終了させていただきたいと思っております。次回は12月下旬ということでお忙しいとは思いますが、また何卒お付き合い方いただければと思っております。改めて日程調整はさせていただきたいと思っております。

(知事)

最後になりますから、私から御挨拶申し上げます。

本日、大変貴重な御意見をいただきました。また、市町それぞれの様々な現状、財政状況含めて、苦しい御立場を含めて伺わせていただいた次第であります。経営計画につきましても、私ども、まさにマイルールミーティングを続けてきた訳であります。その際、皆様方の沿線の地域の住民の方々から出されましたご意見等踏まえ、これに的確な対応を含め進めていきたいと思う次第であります。そして、今、県議会の先生方からも、県選出国會議員の先生方からも大変強いご指導といたしますか、一緒に頑張ろうというお言葉をいただいているわけですが、私どもといたしまして、路線の160億部分、これをいかにして無償若しくは低廉な価格ということで話をつけようと、話をいい方向に持っていくことにつき、全力で向かって行くこともこの場で皆様に申し上げ、何卒その段においてのご支援方も合わせて、後方支援体制含め、直接のご支援を含め、お願い申し上げます。

今回、青い森鉄道として進めていくために、県としても思い切った出資・投資ということになります。また、今後これを維持していくための工夫ということも、県としても全力で頑張っていく次第でございます。本日の貴重な御意見、大変ありがとうございました。今後とも皆様と共に、円滑な青森開業に向けての取組みを進めて参りたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。本日終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。