

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
1. 運賃について	①運賃は青森開業後にはどのように変わるのか。	<p>運賃は、現在の「目時・八戸間」の運賃を基本に考えており、マイレールミーティングでのご意見も踏まえた上で、沿線市町長などで構成される「青い森鉄道線青森開業準備協議会」において協議されることとなっています。</p> <p>現在検討している案は、次のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース1 現行のJRの運賃水準 ・ケース2 現行の青い森鉄道の運賃水準(対JR平均1.49倍) ・ケース3 現行の青い森鉄道の運賃水準を基本とし、通学定期をJR水準に据え置くもの(対JR平均1.39倍) ・ケース4 青い森鉄道(株)が線路使用料も支払い経営が成り立つ水準(対JR平均3.0倍)
	②運賃は値上げ幅はできるだけ抑えて欲しい。	
	③通学生の負担をできるだけ軽減して欲しい。	
	④運賃を安くすることで利用客も増えるのではないかと。遠距離通勤も考えて欲しい。	
2. 運行・ダイヤについて	①「青森・鮫間」の快速列車を復活して欲しい。	<p>現在のところ、「青森・鮫間」の直通列車は想定していませんが、八戸線及び大湊線のJR列車の青い森鉄道線への乗り入れについては、旅客需要等も勘案しながら、今後JRと協議していきます。</p>
	②「大湊・八戸間」の快速は維持して欲しい。	
	③青い森鉄道線青森開業後の列車の運行本数はどうなるのか。	<p>八戸以北で50数本/日、八戸以南で30数本/日の旅客列車を運行する予定です。現在の特急列車を含めた本数からは減便となりますが、これは新幹線新青森駅開業時には、特急列車利用者のほとんどが新幹線利用に移るものと考えられることから、現在の特急列車に相当する列車については、基本的に設定しないこととしているものです。</p> <p>なお、朝・夕の通勤利用者については、新幹線駅舎と利用者の居住地及び勤務先等の関係を勘案すれば、引き続き青い森鉄道線を使用する利用者も見込まれ、こういった需要を青い森鉄道利用に取り込むため、数本程度の快速列車を走行させる予定としています。</p>
	④混雑時間帯に列車の増結をして欲しい。	<p>青い森鉄道線の列車は2両1編成での運行を基本としており、増結しての運行は、現在のところ想定していません。</p> <p>なお、朝夕の通勤・通学時間帯には、短い間隔での頻発運行などにより旅客の分散を図りながら、旅客需要に応えることとしています。</p>
	⑤シャトル便の設定区間はどうか。	<p>現在、「青森・浅虫温泉間」、「八戸・三沢間」にシャトル便が設定されていますが、昨年県で実施した旅客需要調査(OD調査)の結果から、旅客需要が見込める区間としては、このほか「青森・小湊間」、「青森・野辺地間」などが考えられます。シャトル便の設定は、車両運用にも関わることであり、こういった旅客の動向等を十分に踏まえた上で検討していきます。</p>
	⑥所要時間はどのように変わるのか。	<p>普通列車については、現行と変わりません。快速列車については、「青森・八戸間」で(現行の特急列車と停車駅が同様と仮定すると)約75分と、現行の特急列車の約60分とほぼ遜色のない時間となる予定です。</p>
	⑦青森開業後の運行ダイヤはいつ決まるのか。	<p>ダイヤ設定は、接続や乗り入れを行うJR線との調整が必要となることや、新幹線との接続も考慮に入れる必要があることなどから、最終的なダイヤの確定・発表は、開業の3か月程度前になることが見込まれます。</p>

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
	⑧青い森鉄道線の列車を新青森駅まで乗り入れる考えはないのか。	<p>利用者の利便性を考慮すれば、奥羽線との連絡についても検討が必要と認識していますが、一方、奥羽線「新青森・青森間」は単線区間である上に、特に津軽線への分岐点周辺において、現行の列車運行本数が許容量の限界近くに達しているなど運行面での課題があるほか、奥羽線での運賃収入は同区間を運営するJRの収入となることから、乗り入れが青い森鉄道の収支に与える影響等について、慎重に検討していく必要があります。</p> <p>このため、利用者の利便性確保を念頭に、乗り入れに伴う青い森鉄道の収支に与える影響なども十分勘案しながら、青森駅での新青森駅方面とのスムーズな乗り継ぎや相互乗り入れの可能性などについて、今後、JRと協議していくこととしています。</p>
	⑨新幹線に接続するなど、観光にも配慮したダイヤ設定が必要ではないのか。(快速列車を新幹線に接続すべきではないか。)	<p>青森開業後の青い森鉄道線のダイヤについては、現在、JR東日本が東北線八戸・青森間を運用している701系電車の全編成の譲渡を見込んだ上で、既に所有している2編成とを併せた9編成程度での運用という限られた車両数の設定の下での検討を前提としているため、まずは地域沿線の皆様の利用を第一に置いたダイヤの設定を検討しています。</p> <p>しかしながら、日中の時間帯等においては、新幹線との接続と地域沿線の足としての利用の両方を満たすダイヤ設定も、一定程度は可能であると考えられることから、新幹線ダイヤの動向を確認しながら、出来る限り新幹線利用から、或いは新幹線利用への接続ができるよう検討していきたいと考えています。</p>
	⑩イベント列車を運行する予定はあるのか。	<p>資金等の制約はありますが、新たな利用客の獲得のため、極力利用客のニーズを取り入れていきたいと考えています。</p>
	⑪サイクル・トレインの実現をお願いしたい。	<p>車両の改造が必要となることから、バリアフリー対応やワンマン運行などといった制約等も考慮しながら検討していきます。</p>
3. 駅体制・券売について	①簡易委託駅とは何か。	<p>駅務員の配置については、基本的に現行の青い森鉄道線及びJR東北線における営業体制を維持する方向で検討しています。</p> <p>現行の有人駅のうち、他会社との分岐駅などの列車運行上重要な駅(八戸駅、三沢駅、野辺地駅及び青森駅)については社員を配置する予定ですが、その他の有人駅については、地元自治体と協議の上、乗車券の販売や駅舎管理などを地元自治会やNPO法人などに委託する簡易委託駅とすることを想定しています。</p>
	②乗車券の販売はどうなるのか。	<p>乗車券等の販売は、駅窓口及び自動券売機での販売を基本としますが、このほかにもより身近な販売方法を検討していきます。</p> <p>また、販売箇所については、現行の青い森鉄道線及びJR東北線の乗降を維持する方向で検討します。</p>
	③青い森鉄道線の駅で、JRの切符は買えるのか。	<p>県内で青い森鉄道線に接続するJRの在来線(奥羽線、五能線、津軽線、八戸線及び大湊線)については、利用者の利便性確保の観点から、青い森鉄道線とJR線の相互間で切符の販売ができるよう、発売対象区間や券種等についてJRと協議を進めていきます。</p> <p>それ以外の新幹線などのJR切符については、券売システムの維持管理経費や販売に係る人件費等の経費が必要となるほか、切符販売制度上の制約も多く、青い森鉄道での販売は困難であると考えています。</p>

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
	④JRのみどりの窓口はどうなるのか。	青森駅及び八戸駅については、青森開業後もJRのみどりの窓口は残ります。野辺地駅については、現時点では未定です。その他の駅(浅虫温泉駅、小湊駅、三沢駅)は無くなることとなります。
	⑤新幹線の切符はどこで買えるのか。	新幹線の切符は、青森駅や八戸駅などJRの窓口のある駅で購入することが出来ます。
	⑥割引切符・企画切符の販売を行う予定はあるのか。	現行も障害者割引、団体割引、回数券割引等は行っており、引き続き行うよう検討します。また、記念切符やイベントに合わせた割引切符等、利用者の誘発・新規顧客が見込まれるような商品については、積極的に取り組んでいきます。
4. 駅設備等の利活用について	①駅舎での地場産品の販売や地元のイベントとのタイアップの考えはないのか。	駅前の賑わいによる地域振興がひいては鉄道の利用客の利用の拡大にもつながると考えられることから、駅舎の空きスペースの有効利用なども積極的に検討していきたいと考えています。
	②駅舎を地域に開放して欲しい。	
	③無料駐車場を整備して欲しい。	鉄道の利用客が利用しやすい体制を整えるため、駅周辺の未利用地を駐車・駐輪スペースとして活用し、パーク・アンド・ライドの推進についても検討していきます。
	④屋根付きの駐輪場の整備をして欲しい。	利用者の利便性の向上を考慮し、駐輪場の整備に当たっては、屋根付きにするなど利用者のニーズを反映していくことを検討していきます。
	⑤現在、屋根のない無人駅もあるが、設備投資についてどのように考えているのか。	大規模な設備改修について、現時点で具体的な計画等はありませんが、整備資金をどうするかも含め、将来的な課題として考えています。
	⑥新駅設置の考えはあるのか。	利用者の利便の向上や需要開拓の観点から、新駅の設置は有効な手段の一つと考えます。一方で、収益性や技術的な側面からの検討が必要となることから、今後調査を行いたいと考えています。
	⑦利用客の少ない駅を廃止し、利用の見込めるところに新駅を設置すべきではないのか。	
	⑧青森開業と同時に新駅を設置することは可能なのか。	新駅設置のためには、収益性や技術的な面からの具体的な調査・検討が必要となります。また設置に際しても、列車の運行に支障のないよう間合いを使いながら 各種信号設備やホーム等の工事を段階的に進めていく必要があり、現にJRが特急列車、貨物列車を含む多数の列車を運行している状況においては、相当の工期を必要とします。このことから、平成22年度中の青森開業時までには新駅を設置することは、スケジュール的に厳しいものと考えています。
	⑨新駅を設置する場合の負担はすべて地元が負担することになるのか。	新駅については、設置を希望する主体において整備することが基本となりますが、新駅に係る採算性や新駅が鉄道経営にもたらす効果等も勘案し、設置を希望する主体や関係者との間で役割分担等も含め、協議していくこととなります。
	⑩駅の名称を変えるにはどのぐらいの費用がかかるのか。	規模の大小はありますが、広範なシステム改修を要することから、億単位の費用を要することもあります。
⑪沿線に魅力のあるポイントつくるべきではないか。	県内外の利用者にアピールし、より多くの方々に鉄道を利用していただけるよう、観光資源の発掘・発信にも努めていきます。	
⑫沿線に集客施設などを配置した街づくりが必要だ。	平成18年度に沿線各市町に設置された「青い森鉄道活用会議」の中でも、駅舎への公共施設や誘客施設の設置といったご意見がありました。このほか、沿線・駅周辺への公営住宅、集合住宅の整備などといったご意見もありました。今後、このようなご意見も踏まえて、利用客の増加に繋がるよう様々な視点から検討していきたいと思えます。	

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
	⑬ポイント制を導入してはどうか。	利用者の視点に立ち、青い森鉄道としても検討していきます。
	⑭現在のキオスクは無くなるのか。	現時点では未定です。
5. 国・JR東日本・JR貨物などへの対応について	①現在、JRですら採算の取れない路線を地域の負担で賄っていくのは理不尽である。国やJRに対してもっと強く働きかけるべきではないのか。	整備新幹線の建設スキームでは、整備新幹線の建設と並行在来線区間のJR各社からの経営分離は一体のものであり、東北新幹線新青森駅開業と同時に、JRから東北線「八戸・青森間」が経営分離されることは避けられません。 一方で、三位一体の改革による地方交付税の急激かつ大幅な削減など、JRからの経営分離に同意した当時とは地方自治体を取り巻く財政状況が大きく変化している中において、並行在来線に対する財政支援制度がない現状では、並行在来線の維持・存続のために、多大な地元負担が必要となります。
	②赤字と分かっている路線をなぜ引き受ける必要があるのか。	このため、本県並行在来線区間を取り巻く厳しい経営環境や我が国物流の大動脈としての重要性の観点から、これまで以上に国の積極的な関与や支援を求めていく必要があると考えており、今後とも、並行在来線に対する支援制度の創設などについて、県選出国會議員や県議会、同様の課題を抱えている関係道県とも連携を図りながら、国やJR各社に対し、粘り強く働きかけていきます。
	③JR東日本には鉄道資産の無償譲渡を働きかけるべきではないか。	並行在来線の経営分離に係る資産譲渡については特段のルールはなく、双方の合意に基づくものとなっています。これまで、JR東北線「八戸・青森間」の鉄道資産については、JR東日本は「目時・八戸間」と同様に簿価による譲渡を、県では無償譲渡若しくは低廉な価額での譲渡をそれぞれ主張し、これまで具体的な協議には至っていませんでした。
	④JR東日本が使用しない車両や施設は無償で譲り受けるべきではないか。	去る12月5日には、知事と県議会議長がJR東日本の清野社長と会談し、社長から「並行在来線に対する県議会、県民の厳しい意見を真摯に受けとめる。また、本県の状況を認識した上で、課題解決に向けた具体的交渉に入る。」との発言があり、今後、具体的交渉に入るということについて確認をしています。
	⑤JR東日本では同社の簿価(平成8年当時で約160億円)での鉄道資産譲渡を主張しているようだが軽減される見込はあるのか。	県としては、本県並行在来線区間の厳しい経営環境を踏まえ、県議会や沿線市町などとの緊密な連携のもとに、今後、経営分離の当事者であるJR東日本に対して、強い姿勢で具体的な協議・交渉に臨むこととしています。
	⑥JR貨物からの線路使用料は現在どうなっているのか。	JR貨物の線路使用料に係る「調整金制度」は、東北新幹線「盛岡・八戸間」開業の際に創設され、JR貨物が経営分離前にJR各社に対して負担していた貨物列車走行によって追加的に発生する経費(アボイダブル・コスト)に加え、固定費や人件費等についても走行量等に応じて経営分離後の鉄道資産保有事業者に対して支払うこととなったものです。 しかし、現在の制度では、特に貨物列車が鉄道施設を使用する頻度が高い場合は、実態を適正に反映しているとは言い難く、また、資本費については変電所施設等のごく一部を除き、使用料の対象経費として認められておらず、したがって施設等の更新時には多額の地元負担が危惧されるところです。本県並行在来線区間が、北海道と首都圏を結ぶ我が国物流の大動脈であることを考えると、この路線を地方の負担によって維持していくことが妥当なものであるのか、国の運輸政策の中で然るべき対応がなされるべきものと考えています。
	⑦貨物輸送は国策なのだから、もっとJR貨物から線路使用料を取るべきではないか。	このため、これまで国への重点施策提案などで、算定方法の改善や算定対象経費への資本費の算入など、線路使用の頻度・実態等に見合った、より適正な制度への見直しを求めてきたところです。 今後、本県の主張の論拠をより具体的に示すことのできるよう検討を進めるとともに、関係道県との連携も図りながら、引き続き粘り強く訴えていきたいと考えています。 また、去る12月14日には、政府・与党整備新幹線検討委員会が開催されるなど、国政レベルで、並行在来線を含む整備新幹線のスキーム見直しに向けた動きが出てきていることから、このような動きを注視し、時宜を失することのないよう適切に対応していきます。

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
6. 沿線の負担・出資について	①今回の増資額はいくらか。	青森開業に必要な準備及び初期投資に係る資金については、借入金による金利負担を生じないように出資金をもって充てることを基本としています。 青い森鉄道(株)が青森開業に必要なとなる資金は、旅客車両調達費や自動券売機購入などの資産取得費、開業費、創業費など合わせて23億円となっており、これが今回の増資額となります。
	②そのうち民間の負担額はいくらか。	出資総額の23億円のうち、施設保守管理分の4.5億円を県が全額負担し、残額の18.5億円について、八戸開業時の出資割合である県55%、民間25%、沿線市町20%をベースに配分します。ただし、民間部分については、現時点では2.45億円の見込額となっており、25%に不足する分については、県と沿線市町で負担することになります。
	③沿線市町の負担額はどうか。	この結果、現時点では、 ・県 15.76億円(68.5%) ・民間 2.45億円(10.6%) ・沿線市町 4.79億円(20.9%) となっています。
	④新幹線効果が全県であるように、出資も全県から求めるべきではないのか。	青い森鉄道(株)に対する出資について、青い森鉄道線が県内の交通ネットワークの中で県民の足として極めて重要であることから、県としては全県的な立場から主体的に出資を行うこととしているものです。 その上で、沿線市町からの出資については、八戸開業時において、 ①地域住民の足(交通手段)の確保は、地域住民の福祉に直結するものであり、その地域の自治体の重要な役割であることから、青い森鉄道線についても、まずもって、その観点からの沿線自治体の取組みが求められること、 ②利便性の維持・確保を図るためにも、日常的に利用している沿線地域・沿線自治体の意向が青い森鉄道(株)の経営に十分反映されるよう、経営に参画いただくことが望まれること、 等を踏まえて協力をお願いして、ご理解をいただき、現在の出資状況となっているものです。 今回の青森開業における出資についても、これまでの経緯等を踏まえ、沿線自治体の皆様に青い森鉄道(株)に対する出資について協力をいただくようお願いをしています。
	⑤住民を株主にする考えはないのか。	個人の皆さんには、全国の地方民鉄に見られるように、会社のサポーターズクラブ等に参画いただくような形で、利活用の面でより直接的にご支援をいただきたいと考えています。
	⑥新規に整備する設備の80億円とJRから譲渡を受ける設備の160億円はすべて県の負担か。市町村の負担はあるのか。	鉄道施設は、第三種鉄道事業者である県が取得し、取得費についての沿線市町の負担は求めません。
	⑦県、青い森鉄道とも、これだけの初期投資が本当に必要なのか。指令、車両基地は既存のもので十分ではないのか。	目時・八戸間の開業は暫定開業であったため、施設設備については、基本的にIGRいわて銀河鉄道(株)との共同使用を行ってきましたが、青森開業に伴い営業区間も現在の5倍となるなど本格開業となることから、指令システムについては、目時・青森間を一体として独自の指令システムを構築し、青い森鉄道(株)が運行管理をすることとしています。 また、車両の検修作業や留置のための車両基地も必要となりますが、これらの整備に当たっては、安全の確保を第一義に、最小限の機能とする等により経費の圧縮に努めます。

○マイレールミーティングにおける質問・意見等の概要

区 分	質 問 ・ 意 見 等	回 答
7. 収支について	①開業時の収支見込はどうなっているのか。	<p>青い森鉄道(株)の収支予測について、運賃水準を現行青い森鉄道の水準を基本とし通学定期を現行のJR水準に据え置くケース(ケース3)によった場合で試算してみると、開業初年度では収支がほぼ均衡し、開業5年度目では約1億円の欠損、開業10年度目では逆に約1億円の収益が生じる結果となっています。</p> <p>なお、この試算の前提として、青い森鉄道(株)に対する線路使用料(年間約16億円)を減免するものとしています。したがって、実質的な営業損益は、この線路使用料と青い森鉄道(株)の営業損益を通算した額となります。</p> <p>需要予測は、将来30年間の沿線市町の人口動向等を反映し、現時点で見込まれる鉄道旅客需要を推計したものです。今後、営業努力等により利用客の増加に努めていきたいと思っております。</p> <p>計画的にプロパー社員への転換を図っていくなど、人件費の抑制に努めていきます。</p>
	②今後黒字は見込めるのか。	
	③現に乗客の乗っていない車両もあるが、将来的に鉄道事業は成り立つのか。	
	④実際は、現在の需要予測よりも、さらに乗客が減っていくのではないのか。	
	⑤人件費を抑制する策はあるのか。	
8. その他	①現在、JRが沿線市町に支払っている固定資産税はどうなるのか。	<p>国鉄時代は自治体に対して国鉄納付金として納められ、JRとなってからは固定資産税が沿線自治体に納められています。鉄道資産が県有財産となりますと、固定資産税ではなく、国有資産等所在市町村交付金が県から自治体に交付されることとなります。</p> <p>なお、列車も固定資産税の対象であり、保有する鉄道事業者から固定資産税が納付されることとなります。</p>
	②JR大湊線はどうなるのか。	JR大湊線は、引き続きJR東日本が運営することとなっています。