

青い森鉄道線青森開業準備協議会（平成19年12月26日開催）議事概要

（知事）

本日は、年末の大変お忙しい中、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頂き、心から感謝いたします。

さて、先日、平成20年度政府予算案が内示され、東北新幹線「八戸・新青森間」には、本年度を上回る700億円が配分されました。平成22年度末までの完成に向けて、さらに前進したものと喜ばしく思っています。改めて皆様のご協力に感謝いたします。

一方、新幹線と同時開業となる青い森鉄道線の青森延伸に向けての準備もいよいよ本格化させる必要があります。当協議会では、これまで、列車の運行計画や駅の体制のほか、経営の根幹である運賃水準並びに青い森鉄道(株)への出資など、経営計画の枠組について熱心な協議を重ねて参りました。本日は、これまでの協議で頂きましたご意見等を踏まえ、その内容を整理し、経営計画素案の最終案としてお示しするとともに、併せて今後の予定などにつきましてもご説明申し上げますこととしております。

地域交通ネットワークを確保し、将来にわたって住民の足を守っていくためには、地域がこぞって、想いを一つにして、鉄道の維持存続に取り組んでいく必要があります。皆様のご理解とご協力をお願い申し上げ、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、1-2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。

本日もご説明申し上げますのは、お手元に配布しておりますように、これまで本協議会でご協議いただいた内容を整理した、経営計画素案の最終案です。この素案決定後に予定しております、各種具体の準備作業については時間的制約もあることから、できれば本日、この素案をお決めいただければと考えておりますので、よろしくご願ひいたします。説明につきましては、お手元に配布しております概要版（資料1-2）に基づき、進めさせていただきます。

1には、この経営計画素案の位置づけを記載しています。今後、この協議会でお決めいただく経営計画素案を踏まえて、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、青森開業に備えることとなります。

次の、2 経営の基本スキーム及び3 経営区間の現況等については、これまでご説明したとおりです。

次に、4 運営形態等についてです。運営形態については、これまでご了承いただいたとおり、青森開業時には、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し、八戸以北の運転本数を50数本程度、八戸以南の運転本数を30数本程度とすることとしています。

次に、5 車両計画についてです。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といったことを考慮し、現在JR東日本が八戸・青森間で運用している701系電車を基本とします。車両数については、予備車両1ユニットを除き、青い森鉄道(株)の現有車両2ユニット4両の4倍程度を確保したいと考えています。

次に、6 営業計画についてです。ここでは、駅体制、すなわち駅務員の配置や乗車券の販売について記載していますが、これらは、基本的に現行の体制を維持します。まず、駅体制についてです

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、右図のとおりですが、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することとし、三沢駅については、乗降者数等の状況も踏まえて、専任の担当社員を配置します。乗車券等の発売方法ですが、駅窓口及び自動券売機での発売を基本とし、発売箇所については、現況維持を基本とします。

次に、7 運賃水準についてです。運賃水準については、前回、4つのケースをお示ししました。運賃水準の設定に当たっては、本協議会やマイレールミーティングなどにおいて、特に通学定期利用者への配慮を求める声が多かったこと等を踏まえ、このうち、ケース3を基本とすることについて、皆様のご了承をいただいたものです。

次に、8 青い森鉄道(株)の収支予測につきましては、ケース3の運賃水準によった場合の試算額を記載しています。この場合、開業5年度目で1億円程度の損失が発生しますが、開業初年度や開業10年度目では収益が発生する予測となっており、線路使用料を減免すれば会社の健全性は維持できるものと考えております。

次に、9 青い森鉄道(株)の初期投資見込額（増資額）と10 同社への出資額についてです。前回の協議会で概ねご了承いただいたものですが、資産取得費、開業費、創業費等の各項目ごとの金額は、資料に記載のとおりとなっており、その総額の23億円から県全額負担分4.5億円を除いた18.5億円について、県、民間及び沿線市町で分担することとなります。各出資主体別の割合につきまして改めて申し上げますと、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います。このため、民間の25%部分約4.62億円との差額につきましては、県と沿線市町で負担するものとして配分しています。この考え方による今回の沿線市町の追加出資額4億7,860万円について、八戸開業時の計算方法、すなわち沿線各市町の人口、標準財政規模、線路延長及び財政力指数を指標として、沿線各市町に配分した結果が、②の表のとおりとなります。なお、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。

なお、この出資につきましては、今後青い森鉄道(株)が青森開業に向けて行っていく車両の調達や要員の採用・育成などの開業準備に要する期間等を考慮すれば、来年度の半ば頃までには払い込みをいただく必要があります。私どもといたしましては、来年度当初予算において措置いただくよう、予算計上の手続き等を取り進めていただければと考えております。

次に、11 青い森鉄道線の利活用促進についてです。新駅関係、青い森鉄道利活用ビジョンについては前回説明のとおりです。なお、お手元に「青い森鉄道利活用ビジョン」を改めてお配りさせて頂きました。県では、今後、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支援していきたいと考えております。青い森鉄道線の利活用は、同線の維持・存続に向けた重要な取組であることから、その推進体制についても、今後、皆様と検討・協議して参りたいと考えています。各市町におかれても取組の推進についてよろしく願いいたします。

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です。1点目が効率的な運営に向けた取組、2点目は利活用推進に向けた取組、3点目は国等による支援制度の構築に向けた取組です。特に、3点目については、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。そのためには県を始めとし、沿線市町の皆様とも密接に連携していく必要があります。皆様のご協力をお願いするものです。

説明は以上でございます。

○質疑

(出席者)

今日まで、沿線市町が議論を重ね、色々な意見が出た中で今回の会議となったわけですが、先程知事も言っていたとおり、来年度の新幹線整備費は今年度より増額の700億円。そうすると、1カ月でも2カ月でも半年でも早く、開業に向けての準備が必要になっていくでしょう。そうすれば自ずと並行在来線青い森鉄道、これもそれに合わせていかなければいけない。その中で我々沿線としても一つの目処はつけて進んでいかなければならないという中で、私も沿線の町長さん、沿線外の町長さんから情報を収集しました。その意見を聞いた中で、是非お願いをしたい部分と、県から更に力を強めて頂きたい部分を整理したので、意見を述べさせていただきます。

今、説明を受けた部分については、どこかで一つの区切りをもって前向きに行かなければいけないと思っていますし、まず新幹線効果、前回まで議論になっていきましたが、出資金は別として、提示の中で進まざるを得ないと思っていますが、基本的な考え方、経営計画素案の中で、意見が多いのは、やはり新幹線効果を今後どのようにして県全体で進めていくのか、そういう部分を沿線市町だけではない組織づくりというか、そういう部分を今後開業後に向けても体制づくりを是非強めて頂きたい。できればこの素案の中にそういう沿線の課題だけでなく、県全体として取り組んでいくという文言を是非入れて頂きたいということ。沿線の中には駅舎の無いところもある。そういう沿線の市町、出資金は計算式に従って出資する市町もある。ですから、地域の支援づくり、駅舎の整備支援だけではなく、先程の説明の2ページ目の青い森鉄道の利活用促進の(2)のところに「地域資源活用プロジェクト」とあるが、駅整備に関わらず、その市町、地域づくりの支援をお願いし、駅整備に限らない支援策を是非お願いしたいと思います。新幹線関連に伴う、いわゆる地域支援、そういう部分をできれば今回、明記をして県全体で、県域全体で新幹線利用促進を含めながら考えていく体制づくり、これを強く求めたいと思います。

また、経営につきましても、八戸・目時間の時から付き合ってきたわけですが、5年を目安に経営的には好転していくとの説明がありました。これは運行してみても若干のズレは出てくるでしょうが、経営面については厳しい数字の中で検討して頂きたいと、これは絶対なくする鉄道ではないから、そうならないためにしっかりとした経営に向けてお願いをしたい。前向きに我々も捉えていかなければならないと思っております。ぜひ知事はじめ、宮崎県に負けないように、北の発信をもっと、知事は頑張って色々やっていますが、そういう中で、新幹線効果を更に高めるために我々も県民一堂、知事を筆頭に青森県を盛り上げていきたいと思っております。

その中で4点、またお願いを申し上げます。県の方には、まず、県民の足を無くさない、この青い森鉄道をしっかりと確保していく。我々沿線も大変厳しい、県も同じですが、この財政状況の中で出資金については当初開設と同じ方式でやむを得ないだろうと、こういう情報収集もしています。こういう中で、まずは県民の足をしっかりと確保することに我々も努めなければならぬと思っております。そして、先程も説明がありましたいわゆる民間出資、ここが八戸開業とパーセントがかなり差がありますので、沿線外市町村にお願いするのも非常に厳しい課題ですので、であれば、出

来るだけ民間出資の確保を今後も努力していただいて、そうなれば県も沿線市町も、一旦今日、最終的に了承をした中においても、そういう出資が増えればまた、市町の負担も削減することもできるだろうと思っておりますので、民間出資について更にお願いをしたい。

そしてまた知事は、国、JR本社の方で要望強くしていただいて、我々もテレビ、新聞等で拝見させていただいております。開業に向けてはJR特急寝台、線路使用料、ここの増額というのが、青い森鉄道開業に向けての安定した会社経営になっていくのだろうと思っておりますので、是非また、JRに対し線路使用料などの働きかけをお願い申し上げたい。

4点目は、いわゆる資産譲渡です。これも知事大変努力されております。無償譲渡、そういう形で今後も強くお願いをして、それがまた、沿線にとっても青い森鉄道にとっても、今後の県民の足をなくさない鉄道、そういうことに繋がっていくと思っておりますので、お願いを申し上げ、最初に申し上げた県下みんなですまず考えていく青い森鉄道であって、そして新幹線であると。あくまで、新幹線が開業される、それに伴っての沿線ですから、切り離して考えるのではなく、県下全域で考えていくと、そういう体制づくりを今後お願い申し上げたい、そしてまた経営計画素案にそういう文言をぜひ追加して頂きたいと、こういうお願いです。また、沿線の方々からもあると思っておりますけれども、お願い申し上げます。

(知事)

大変重要な提案を頂いたと思っております。まず、県民の足をなくさないこと、民間出資を募っていくこと、適正な線路使用料ということ、また無償あるいは低廉な価格で資産の譲渡ということ、この4点については、県としても最大限努力していかなければならないこと。この場でお集まりの市町長さん方にもこの4点、全力で当たっていくことをお話しさせていただきます。

もう一つ、前段の方で重要なお話を頂いたと思っております。県全体として青い森鉄道線、利用促進のことを検討していく、この体制をしっかりして欲しいということ、また、文言としても書き込むべきでないかというお話を頂きました。私といたしましては、このことの重要性に鑑みまして、文言としてもお諮りしなければならないことですが、頂いた意見を重く受け止め、どう書き込むかということになりますが、私どもとして適切な、ご納得いただける形で書き込みたいと感じています。市町長方におかれまして、この方向性でよろしいでしょうか。

(出席者)

異議なし

(知事)

大変重要なことだと思っております。青い森鉄道線、県民、沿線のみならず、県民にとっても重要な交通体系の一つという観点、この観点を見失いますと、やはり私どもとして、皆で使う、皆で考えていく、これは観光のみならず、実交通体系としても重要なものと考えます。ご提案のありましたことについて、県としては、その方向で整理させて頂きたいと思っております。文言につきましてはお任せ頂きたいと思っておりますが、南部町長さんよろしいでしょうか。整理しまして、ご報告はきちんとさせて頂きたいと思っております。

(事務局)

今、知事からお話をしましたが、その方向で、どこかにそれを明記しておくべきとのことですので、その文案については、県と提案者とですり合わせをした上で文案を考えて入れるという方向で検討していきます。よろしく申し上げます。

(知事)

そのように進めさせていただきます。

(出席者)

今日の協議会の場で最終案にどう対応するかという結論を出さなければならないだろうということで、12月19日に私どもの議会に対して、私どもとしてご説明を申し上げたところです。金額につきましては、それはそれなりに根拠があってやむを得ないだろうな、というお話をなさって、結論的に申し上げれば、お任せしますということになったところですが、意見としては、先程のような意見を、まず一つこれは是非新幹線と同様、県民の足を守るということについては変わりはないんだと。もう一つは、この他にこれまで協議会で議論されてきた、例えば、駅に関してそれぞれ県の力を頂きながら、駅周辺の整備、ビジョンを見ますと、青い森鉄道が元気がなければ地域も元気がないと、まさにそのとおりだと思っておりますので、是非元気をつけるためにも、周辺の整備ということについて、県の指導又は援助を頂くようにということ、機会を設けて、議会から言われて参りまして、それを申し伝えるようにということ、特に出資するに当たっては、是非そういうことをお話をするようにと言われて参りました。あとは、先程の特にJRに関しての交渉については、是非お願いをしたいと。ただ、若干、JR九州の問題がちらっと新聞に出ておりましたけれども、これはもう既にいろいろ青森県の場合は進んでいることであろうけれども、しかし、考え方によっては、もう少し力を入れてやると出資額についても少し減るのかなということも考えない訳ではないので、是非知事さん始め、県当局の皆様方の粘り強い交渉をお願いしたいということでございます。

(知事)

議会からのご意見として承らせて頂きたいと思えます。また、交渉事でございますけれども、現在もいろんな形でやりとりをしております。我々にとりまして、青い森鉄道を維持していくためにも初期投資の問題、非常に重要であります。更に頑張って、どの位が更にということになりますけれども、しっかりと、ガシッといくということでお約束させていただきます。

(出席者)

10月に質問させて頂き、また先程もお話がありましたので、同様のことですが、改めてお願い申し上げたいのは、文言を入れてというのは、単に書類づくりではなく、私はこれからの大きな青森県、皆でやってきた青森県の総くり、そして皆でもって喜びも悲しみも共にというようなものが必要であろうと思えます。ですから、青い森鉄道のこの内容から言いますと、あくまで目時・八戸間のもがベースになって行われています。この中に盛り込めるのか、またはどういうところに盛り込むのか、私はいま、これにこだわるというのではなくて、5年後、10年後、いつの日か、皆でこうであったこと、いくら今私たちが理解をしても、その後になるとそこに残った書類を元にしかものは進みません。その時に、いつも申し上げますけど、数値は人が変わっても動きません。ですから、私どもとしては、その事をしっかりと、現在を踏まえて将来も議論できる形を上げておいた方が良くということでのお願いです。お任せするというものではありません。やはり、私どもにも確認をした上でこういう形がいいのではないかといいふうにして頂きたいなと、わがままなようですがお願いを申し上げたい。その中で、皆でやっていければなと思っております。是非、そのことを何らかの機会に、私ども目を通していただく機会があればいいなと思っております。

2点目です。民間25%、沿線自治体と民間が、ということになっています。もし、民間が目標

値に至らない場合、その場合は、沿線自治体の出資額とか、県の出資額はどのようにお考えになっているのか。そうでないことを前提に進めているのは分かっていますが、その場合には、実際私も沿線自治体がどういうふうになってくるのだろうか。もう若干の出資をお願いしますとなるものなのかどうかをこの場で教えていただければと思います。

もう1点です。地域振興ということで行われていくわけですが、こちらにあります利活用ビジョン、私どもは先程もお話しして頂きましたが、駅舎もございません。要するに鉄道に関わるものというと、地域振興の関連で私どもは申し述べることはございません。活性化協議会も必要がないのでありません。このような町でお金を出していく。私ども大きい立場でもって新幹線のこと、地域社会を考えますから、出資するのはやぶさかではありませんし、そういう気持ちであります。ただ、公費というものを出すに当たって、株式会社青い森鉄道に出資するに当たって、よく冷静に考えてみますと、私どものような申し述べていくものが無い場合、出資する口実が無い。正確に言うならば、おかしいということになります。出たくないのではありません。そこで、先程言いました新幹線という県全体のものであること、そして、地域振興に関わるものが、これまた先程お話があったように、沿線自治体、この地域として活性化に関わるものをどのような幅の中で捉えてくださるのかということ、そのことをより明確化した捉え方、考え方をお知らせ願えればな、と思います。そしてこれに関連のものとして、このような状況の地域振興、駅舎前、多分、それぞれ皆さん大変だろうと思いますが、そういう予算を出すに当たっての出所は、どこにどういう形のものが、例えて言うなら結構ですが、あるのか、それとも可能ならばそういう風にやるということなのか、その辺のことをお知らせ願えればと思います。

(知事)

1点目については、対応するというところで進めていきたいと思います。民間の出資の部分、その他のことについて事務局から説明をさせます。

(事務局)

まず、民間出資の分です。先程ご説明申し上げましたとおり、現時点では2.45億円の見込額になっています。八戸開業時が民間25%ということで、18.5億に対応する金額というのが4.62億円になります。従いまして、現時点での見込額との差が2.17億円ほど出ております。先程申し上げましたとおり、民間部分については、これからも企業等に要請して確保に努めて参りますけれども、現在お示ししている各市町の負担額につきましては、2.45億円で計算していますので、考え方としましては、それが上限だと捉えていただければと思います。従いまして、これから努力して民間出資分を集めますけれども、この分については、県並びに市町分については減額という形になるかと思っておりますので、我々としても鋭意頑張らせて参ります。ご理解を頂きたいと思っております。

(知事)

要するに、ひと踏ん張りして、戻せるものは戻すということです。頑張ります。

(事務局)

利活用ということで、地域振興というお話がありました。お手元に利活用ビジョンをお配りしています。利活用につきましては、沿線自治体を中心とした利活用促進に向けた体制構築について、引き続き皆様と一緒に検討していきたいというふうに考えています。また、具体的な支援については、また、改めて個々の自治体とご相談して参りたいと考えています。

(出席者)

ありがとうございます。努力していただくと、民間出資の点、お話し伺いました。ただ、仮の話

で恐縮ですが、そうじゃない場合、これが上限だということですが、しかし実際にトータルとしての予算が成り立たなければ、これまた大変なことなわけですよ。間接的にすべてビジョンも地域活性も、すべてにおいて間接的に影響を受けざるを得ないということがあろうかと思います。やはり、目標を達成してくれるということが前提であるのは百も分かっておりますけれども、もし、至らない場合は、一切沿線自治体の方には特別なことはないのか、ということ再度、しつこいように恐縮ですが、お尋ね申し上げたいと思います。

それから地域振興に関わるものは色々なプランがあろうかと思いますが、いろんな活性事業があろうかと思いますが、ということで今のお答えだろうと思いますが、やはり重要性だとか色々なものを考えますと、地域自治体、沿線自治体という一つの括りなのか、それともそれぞれの地域活性の一つ一つの課題として支援をしていくということなのか、基本的な考えはどちらなのかをお知らせ願えればなと。それによって私どもとしては、先程言いました、公費を、町のお金を出すに当たって、正当性があるか否かが決まってきます。市町村振興課長さんがいらっしゃいますけれど、公のお金を出すということ、今私どもは、どんな10円であろうと100円であろうとも、深刻に正確に捉えてやっているつもりです。ですから、趣旨は百も二百も分かっております。ただその口実も明確化していればこそ、私どもはこの件の流れ、新幹線に伴う並行在来線のこと、まったく出資にはやぶさかではありません。ただ、しっかりとして公費を扱う根拠たるものを私どもも得なければ、それはまた出せるものではないと思っておりますので、ある程度確実な振興に関わる考え方をもうちょっと詳しくお聞かせ願えればなと思います。

(知事)

まず私から、要するに上限ということでして、これ以上の出資は、この件に限ってですけど、上限です、お願いしているのは。したがって、我々としては民間部分について、相当それなりの方向性を持って進めているわけで、これ以上市町にご迷惑をお掛けすることはない、というふうにお話し申し上げたいと思います。それと、交通システム、ネットワークというもの、詳しくはまたお話しさせますけれども、例えて言えば三沢から接続しています十和田観光電鉄、私ども県もいろんな形でやってきました。六戸さんもそうですけれども、地域のシステム全体を守るということに大いに繋がっていくということをぜひご勘案頂きたいと考えておりますが、少し事務方から補います。

(事務局)

もう少し地域振興について具体的なお話を、ということですが、並行在来線に関連して、その中でその地域の振興をどう図っていくかということについては、やはり、地域地域の事情がありますので、それは、個別にご相談させて頂きたいという趣旨でお答えを申し上げます。並行在来線とはまったく別に、元々ある地域振興策についてのご協力ということであれば、毎年のように市町村の皆さんから重点要望ということで色々な形でお聞きしている訳でございます、並行在来線と直接関連するのかどうかということについては、個別のお話をさせて頂きながら、一緒に地域振興どうあるべきか、並行在来線をどう活用するかということにつきましては検討していきたいと考えています。

(出席者)

申し訳ありません、もう一度。まず、今お答えいただいたものは、私に言わせると、地域振興に関わる、今までやってきた当たり前のことでありまして、おっしゃるとおりであろうと思います。私どもは、支出する理由にはなりません。地域振興ということを考えたとき、そうこういうことであれば、私どもが支出する理由としては、私どもの町では申し述べる訳には参りません。今までど

おりの地域振興な訳ですので、ただ並行在来線含め、この関係に支出することの理解を私どもは住民に理解してもらわなければなりません。ですから、その辺の関連を絞り込むような捉え方も必要だろう、駅舎周辺整備するのも、私は通常の、仮にそういう振興策を講じた場合、ただ駅前だからやるのではないと思うのです。やはり、並行在来線、そしてこのような沿線自治体が抱えるこれからの地域活性のための振興のための役目としてご判断をされていくのだろうと思います。ですから、個々にということですが、個々であるならば、今までと同じような形の中でも良いことになってしまふのかなと。それぞれ予算の出し方というのはあるでしょうから、内容によってそれぞれ違うというのも理解します。ぜひ、関連が無いというのではなく、沿線自治体がこうやって歩むからということを含めたこと、しっかりと捉えた中での判断、ご協力賜ればありがたいなと、多分わかっていると思いますけど、そうあればありがたいなと思っています。先程知事さんからお話がありました十和田観光電鉄のこと含めて、私どももささやかであっても、当然のこととして、関連がある理由が明確なものに対しては、ささやかなお金のない時代にあっても支援しております。私どももやっております。ですから、関連が、明確性が高まればいいのでありますが、そこに公的な要素としての違いがあったり、理解、接点があったり、その辺を事細かく整理をすると、先程申し上げたようなこととなりますよということでありまして、私どもとしては総体としては協力したい、ですから先程申し上げたこと、総合的な価値、理由付けをもっと大きなもので包み込んで、そしてその中の各論的な意味合いの中で、並行在来線沿線自治体の努力というものが表せるような形になっていただければありがたいなと、少しくどくなって申し訳ありません。

(知事)

ご趣旨、非常に分かります。したがって、書き込むということでの、県全体として書き込むことで地域全体を、というふうな方向性をお示ししたいと思っております。またその辺は町村会長さんともよくお話しさせて頂きたいと思っておりますが、ご理解頂けるような内容での部分を含めて、私どもとしても最大限に知恵を絞った書き方でお答えをしたいと思っております。

(出席者)

私から出資に関連しての質問させて頂きたいと思っておりますけれども、目時・八戸間の青い森鉄道が発足した当時から、沿線の市町村にこだわってきている訳です。そして今も沿線市町に限られた出資ということで議論し合っている訳ですが、その背景に固定資産税をお前たちもっているのではないかと、だからそのぐらいいは出資してもいいんじゃないかと、というのがもしあれば、あったとすれば、前回の協議会のときに50%とか54%というふうな議論、私ちょっと出られなかったんですが、話を聞くとそういうふうになるようなことを聞いております。ですから、今後ですね、方程式があって、そしてそれに当てはめて算出された額になるのかどうか。それともう一つは、将来的に、例えば、50%カットするというふうなことに、もっと30%とか、20%に出来ないものなのか。我々固定資産税が今本当に大事なものである訳です。それが100%生きるのであれば、私たちの出資金額なんていうのは本当に良い訳です。それが将来的に固定資産税までも取られるというふうなことになる、極めて厳しいなと思う訳でございます、その点、お分かりであればお願いしたいと思っております。

(事務局)

固定資産税の話でございますけれども、JRから経営分離されることによりまして、鉄道資産もJRから県が譲渡を受けるということになろうかと思っております。鉄道資産については、固定資産税は

課税されないこととなります。県が所有するという形になります。代わりに県がその鉄道資産に係る国有資産等所在市町村交付金を所在の市町村に交付することとなります。現時点で固定資産税の課税対象となっている鉄道資産を個別に把握できない状況にあります。また、JRからの譲渡価格も固まっていないということもあります。一般的な形で申し上げれば、先程おっしゃったとおり、固定資産税に比べて交付金については、半分強位の交付金額になろうかと思います。なお、その減収分についての75%は普通交付税によって補てんされる仕組みになっております。

(出席者)

一、二点確認をさせていただきたいんですけども。さっきの最終案の素案の中の乗車券等の発売方法というところがありました。これは青い森鉄道の乗車券だけなのか、JRの発券も出来るのかということについて確認したいんですけども。

(事務局)

現時点での発券は、青い森鉄道線の乗車券ということになります。

(出席者)

そこです、つまり、青森グループのところには浅虫温泉が入っていますね。ここは、全国各地から旅の方が宿泊する温泉地です。ですから、ここで青い森鉄道の切符だけは買えるけど、JRの切符が買えないとなりますとね、県外に行く人はもう一回どこかで切符を買い直さなければならなくなる。そうするとシームレスになりませんね。これは当たり前のこととして、そこに発券機を置いて、JRから委託を受けて、そこで全国のどこの切符でも買えるというシステムに最初からすべきじゃないでしょうか。ですから、青い森鉄道の都合だけ考えているのであれば、旅の人のですね、鉄道の利用者の都合はまったく考えていないということになりますから、基本理念にまったくそぐわない、反するということとなります。つまり、利用者の利便性の向上を目指しますというのが基本理念ですから、是非これはですね、今からJRと折衝する中で確保すべきじゃなかろうか、こういうふうに思います。是非お願いしておきたいと思います。

それから、それぞれが活用会議というのをやっていますので、この2ページ目の方ですね、この活用会議をやっているいろんな知恵出しをしてやっているということで、この利活用ビジョンの最後の方に、どの活用会議で何回目は何をやったかを非常に詳細に書いてありましたけれども、この(3)のところに、利活用の取組の推進体制と書いてまして、その最後の2行に「青森開業に向けてはこれらの取組を含めて沿線地域と県、青い森鉄道(株)が地域主体の利活用の取組の推進に向けて組織体制を検討していく」となっていますが、今具体的に考えているイメージはどんな体制なのか、ちょっとお聞きしたいんですけども。

(事務局)

先程、発券のところですね、ちょっと舌足らずなところございましたけれども、現時点では、青い森鉄道線に接続するJRの在来線、県内の在来線でございます。その発券は可能というふうになります。あと、JRが乗り入れ接続している青森、八戸、野辺地については、もちろんJRの発券が出来ます。

それから、利活用の推進体制ですが、体制づくりにつきましては、どういう形が良いのかということ、沿線の市町と協議していきたいと考えています。この協議会のあり方、あるいは利活用の体制のあり方も含めて、この辺については、またご協議させていただきたいと考えています。

(出席者)

ありがとうございます。そこでですね、前回は提案という形で最後に申し上げたんですけども、青い森鉄道がそれぞれ厳しい懐の中から金を出し合っただけでスタートできるようにしようという相談をしている訳ですけど、何回も出てますように、将来まったく見込めないものに金を出せと出して出すとこはないですね、出資者は。ですから、そういう意味では見込みある鉄道にするための工夫をしていかなきゃならない。これは大事な県民の足ですから、これは守り続けるという工夫を込めながら、そのための開業準備をしていくことが順序として、あり方だろうと思うんですね。ですから、そうなりますと、この青い森鉄道が、県民、地域住民にとって必要な足であると、交通手段であるということですね、続けてずっと、そういう状態であり続けるように工夫していく必要があると思いますので、そういうことをですね、やっていくぞという意思を込めてこれを開業していただくということを是非確認し合っただきたいんですね。それに対しては、したがって出資もしましょうということだと思っております。

もう一つは、そうやった場合でも相当、これは事業ですから、乗ってくれないと収入が入りませんので、乗る運動もするとか、（経営計画素案の）基本理念ありますけども、1、2、3の環境に優しいとか、地球環境保全への貢献もしますとか、一体的ネットワークとか、この基本理念をしっかりとですね、これを柱にして、このとおり、ここを目指してやっていくというふうにすべきだと思っておりますけれども、その場合に、すぐに収支トントン若しくは収益が上がるという訳には行かないと。さっきの計算でも10年後になんとかなるという計算ですけど、その間ポシャる訳にはいきませんので、前回提言しましたけれども、何らかの方法で基金をもってスタートすると、そして軌道に乗せるために基金を活用しながら頑張っていくと、こういったような安全策というのはあらかじめ採っておくべきではないかというふうに思うので、JRからできるだけタダで、タダに近い方法で払い下げを受けるという今運動をしておりますので、それは是非実現をしてですね、その分出したつもりになれば相当基金として積めるだろうと思うので、そういう知恵を出して安全策を持ちながらスタートしていくということになった方がいいんじゃないかと思って、またこの前に引き続いてそういう要望として申し上げておきます。そういうことで、それを実現していただける方向で、これからみんな衆知を集めて、力を合わせて頑張っていくということについてであれば、これは今回の出資要請については了とすると。議会に諮って理解を求めていくという手続には入らせて頂きたいというふうに存じます。以上です。

（知事）

ただいま、基本理念に基づいてしっかりこれを揺るがないものとしてやって欲しいということ、またご要望ということでございますが、みんな、特に県に知恵出せということだと思っておりますが、知恵を出し、例えば何らかの基金的なものを含めて研究せよと、いうことでもございました。私どもとしても重要な提案を頂いたというふうには受け止めたいと思っております。

（知事）

その他どなたかいかがでしょうか。無いようでございます。

それでは、先程お話し頂きました部分、素案に書き込む部分につきましては、今後また若干の調整をさせて頂くということで、今回の部分、資料1に基づきましてご説明申し上げました、経営計画素案の最終案につきましては、運賃水準並びに各市町の出資額も含めまして本協議会としての経営計画素案として取りまとめることにしてよろしいでしょうか、お諮りいたします。

（出席者）

異議なし

(知事)

ありがとうございます。ご異議が無いようでございますので、青い森鉄道経営計画素案を本協議会として決定することといたします。皆様ご協力ありがとうございました。引き続き、議題の2「今後の進め方」につきまして、事務局から説明させます。

○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。本日、経営計画素案をお決め頂きましたが、本協議会につきましては、今後も適宜開催させて頂き、利活用の促進等について、皆様と検討・協議させて頂きたいと考えています。

次に、下の段、青い森鉄道株の部分ですが、本日の経営計画素案の決定を受けまして、これを踏まえ、体制整備等の具体的な準備作業を進めていくこととなります。増資についても、株主総会を開催して、発行可能株式数の上限（授權枠）変更と増資に係る募集事項の決定を行った上で、株式引受の申込みを受け付けることとなります。その後、最終的な株式割当の決定を行い、10月末までには、出資金額の払込をしていただくというスケジュールを想定しています。

説明は以上です。

(知事)

ただ今、今後の日程等進め方についてご説明申し上げましたが、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。

これで議長としての役を終わらせて頂きますが、一言、簡単ですがご挨拶申し上げます。

本日、ここに青い森鉄道線経営計画素案を取りまとめることができました。改めまして、皆様のご協力に感謝申し上げます。今後におきましては、この経営計画を基に、県及び青い森鉄道株におきましては、具体的な開業準備作業を取り進めていくこととなります。

県としましては、地域住民の足として、また、地域ネットワークの一つとして、そしてご意見も頂きましたが、県民全体の交通ネットワーク、その一環として、青い森鉄道線の維持・存続に向けて沿線地域が一つにまとまって、また県全体として取り進めていくこと、そのことが大変重要であると私も考える次第です。今後ともより一層皆様と連携を図りながら、円滑な青森開業に向けての取組を着実に進めて参りたいと考えております。よろしくご意見申し上げる次第です。本日は誠にありがとうございました。また、これまで度々会議を開かせて頂きましたが、この年末お忙しいところご参集頂きましたことに感謝申し上げます。御礼のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。