

平成 24 年度第 2 回富山県並行在来線対策協議会議事録

日時 平成 25 年 1 月 23 日 (水) 9 時 15 分～10 時 45 分

場所 富山県民会館 304 号室

1 開会

【司会】

ただ今から平成 24 年度、第 2 回富山県並行在来線対策協議会を開催いたします。会議の開会に先立ちまして、本協議会会長であります石井知事からごあいさつを申し上げます。

2 会長挨拶

【会長：石井知事】

どうも皆さまおはようございます。本日、富山県並行在来線対策協議会を開催しましたところ、市町村長の皆さん、また経済界の代表の方々、大変ご多用の中をこうして早朝からご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

ご承知のように、北陸新幹線の工事は順調に進んでおりまして、開業まであと 2 年ちょっとというところまでできました。今後新幹線については、敦賀までの認可着工は終わったのですが、できるだけ工事を早めてもらう。また、大阪までのフル規格による整備をしっかりとってもらう。また地方負担の軽減等についても引き続き皆さまと力を合わせて努力してまいりたいと思います。

一方、並行在来線につきましては、一昨年の制度改正によって貨物調整金、それまで年 12 億円ほどだったのを 25～26 億円にさせていただくとか、そういった改正もありましたが、なおかつ大変初期投資が重い、開業後の投資が重いということで、皆さまや、また県議会の皆さんのご支援等もいただきながら、JR と交渉しまして、これも何度も折衝がありましたが、昨年 11 月に JR の真鍋社長とあらためて最終的な折衝を行いまして、車両を含む鉄道資産、最初は最大で 230 億円とみておりましたが、半額以下の約 110 億円となりましたほか、JR からの出向社員の人件費の約 4 割を負担してもらうといったようなことで、大幅に譲歩していただいて、実質的に無償化という形でできたかと思っております。この結果を踏まえまして、あらためて精査しましたところ、最初、出資金は想定最大 58 億円と申し上げておりましたが、大幅に減額できて 40 億円となりました。これまでもいろいろご尽力いただいてまいりましたが、感謝申し上げます。

今日は、経営安定基金を、これまで県、市町村で約 30 億円ずつ出して、60

億円の基金を設けようということについて、先般、森市長会長さん、また伊東町村会長さんと合意をさせていただきました。本日はこうした JR との合意結果、また市町村の皆さまとのご相談、合意の結果も踏まえて、三セク会社への増資や経営安定基金の設置についてあらためて協議させていただいて、経営計画概要の最終版を取りまとめる。そして開業まであと 2 年余りですので、事業認可申請等に向けて、努力をさらに進めていきたいということです。ひとつ今日はよろしく願いいたします。

3 議事

(1) 報告事項

【司会】

それでは議事に移らせていただきます。議事進行は協議会規約第 7 条によりまして、当協議会会長の石井知事をお願いします。

【石井知事】

それではお手元の次第により、進めさせていただきます。まず報告事項として、今のごあいさつでも少し申し上げましたが、JR 西日本との交渉結果について、できるだけ簡潔に事務局から説明してください。

【事務局】

資料 1 をご覧いただきたいと思います。鉄道資産の譲渡等に関する JP 西日本との主な交渉経過等についてまとめております。JR とは一昨年(平成 23 年) 10 月に、知事と当時の佐々木社長が面談いたしまして、トップによる折衝を始めました。その後、県議会議長をはじめ、市議会議長会や町村議長会の代表者の方々にも直接 JR 本社に出向いただきまして、要請活動を行っていただきました。昨年 5 月に知事と社長が再度面談いたしまして、新型車両の低額譲渡などについて折衝しました。その後、昨年 11 月に譲渡資産について実質無償化となる形で概ね合意をしたところです。

次のページですが、そのときの面談結果です。既にご案内のとおりですが、車両を含む鉄道資産の譲渡価格は、昨年の今ごろの見通しでは最大約 230 億円としましたが、半額以下の約 110 億円で譲渡を受けることになったほか、国や JR からこれに見合う支援が得られ、実質無償化という形になったところです。

3 の支援内容ですが、JR の出向社員の 40% 程度の人件費負担や、開業までに 10 億円規模の修繕、それから新型車両の運行に必要なホームのかさ上げ工事の早期実施、交通 IC カードの導入への支援などです。一方、特急の存続につきましては、JR は新幹線利用が基本というスタンスは変わっておりませんで、引き

続き、新幹線で代替できない時間帯の対応や割引切符など、営業面の課題と併せて粘り強く協議をしていくこととしたところです。

3枚目は、今回の交渉結果を図式化したものでして、右側の方が国やJRからの支援で、これが真ん中の、今回の譲渡価格に見合う支援となっていることを表しています。以上です。

【石井知事】

それではただ今の事務局説明について、何かご質問、あるいはご意見等がございましたらお願いします。事前にご説明もしてあると思いますが、よろしいですか。ありがとうございます。

(2) 協議事項

【石井知事】

それでは次に協議事項としまして「富山県並行在来線会社への増資等について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは資料2をご覧いただきたいと思います。並行在来線会社への増資等についてです。先ほどご説明しましたJRとの合意を踏まえまして、開業前の投資を精査するとともに、運賃値上げ幅や経営安定基金の必要額を抑制するために、開業後の投資について見直しを行いまして、初期投資額は185億円としております。これは昨年1月の時点では最大約288億円と見込んでいたものから、相当の減額となっております。

また、2番目の出資金額ですが、初期投資の2割程度の40億円とし、昨年7月の三セク会社の設立時において15億円の出資を既に受けておりますので、残り25億円を本年7月に増資することにしたいと考えています。出資者や出資比率につきましては、昨年決定した考え方に基づいて行うことにするというところで、次のページの資料のとおり、増資についてお願いしたいと考えております。また、前のページの4番目ですが、初期投資のうち資本金の充当分を除く資金手当て、約150億円ございますが、これも大きな課題となっておりますが、ここにつきましては国の支援の拡充などを含め、県が対応することにしたいと考えています。以上です。

【石井知事】

ただ今の事務局からの説明につきまして、何かご意見なりご質問がありましたらご発言をお願いします。どなたか、特にありませんか。

それでは特にご意見もないようですので、原案どおり承認ということによろしいですね。

<異議なし>

【石井知事】

ありがとうございます。それでは皆さまのご賛同をいただきましたので、原案どおり承認とさせていただきます。

続きまして、「富山県並行在来線の運賃水準と経営安定化対策について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料3をご覧くださいと思います。「運賃水準と経営安定化対策について」です。資料については、事前にお配りしたのものから若干字句等を修正させていただいているところもありますので、よろしく願いいたします。

まず運賃水準につきましては、この協議会でもいろいろな案をお示しして協議してきたところですが、利用者負担、会社経営の健全性などを考慮しまして、現行のJR運賃水準と比較して、概ね次の水準以内となるように引き続き精査・調整していきたいと考えております。具体的には囲みのところに書いてありますが、通学定期は1.15倍程度、通勤定期と定期外（普通の切符）の乗車については1.19倍程度としております。また、この水準に運賃値上げを抑制した場合、収支均衡の運賃水準、概ね1.25倍程度の値上げと比較しまして、約23億円の減収が見込まれるということです。この分については経営安定基金により支援することにしたいと考えております。

次に、2番目の経営安定基金ですが、開業後の投資、こうした運賃値上げの一定程度の抑制、それから利用促進対策等のために、県、市町村、民間企業の拠出や寄付により設置することとしまして、必要額は、現時点では「62億円＋ α 」としております。この「 α 」分は民間企業さんからの寄付の今後の追加分を想定しているものです。また、この基金につきましては、25年度に県に設置しまして、三セク会社の経営状況を勘案し、毎年度必要額の助成等を行うことにしたいと考えています。

次のページの基金の拠出割合ですが、昨年11月末に、知事と市長会長さん、それから町村会長さんとの合意に基づきまして、県と市町村の拠出額は60億円としまして、県30億円、市町村30億円の拠出をすること、また、民間企業さんからの寄付につきましては、現時点では2億円程度と見込まれますが、さらに広く寄付をお願いすることにしたいと考えております。市町村別の拠出額につきましては、出資割合、それから新幹線駅の整備、新幹線の増収等を参考に

しましてお願いをしたいと考えております。また、抛出方法につきましては、県および市町村については計画的に抛出することとしまして、民間からの寄付につきましては、開業までを基本としつつ、随時寄付を受け入れるということに対応したいと考えています。

こうした初期投資に対する出資、それから県による支援、それから経営安定基金による支援等を踏まえまして、収支見通しを再度試算したところ、開業当初は減価償却費の増加等により約3億円の赤字となりますが、経営安定基金による支援などによりまして、開業後、約10年目の収支は約1億円の黒字、また開業後約10年間の累積収支につきましても、1億円の黒字が見込まれまして、収支均衡となる見込みです。ただ、この試算においては、快速列車については1往復のみの想定でして、さらに運行するといった場合には、乗務員の確保や運行経費の増加等が見込まれまして、収支がその分だけ悪化するということになります。

別紙につきましては、1枚目が市町村別の基金の抛出額と各年度の内訳です。それから、2枚目が年度別の抛出額の予定ですが、この表の下の方に米印で記載しておりますが、この基金の収支につきましては、開業当初から開業後の投資などで必要な額が基金の造成額を上回るということで、資金不足が見込まれるところです。この資金不足分は最大で約11億円と見込まれますが、これにつきましては、県が無利子貸付を行うことで対応することにしたいと考えております。市町村さんにおかれましてはこの表のように、それぞれの期間で各年度均等に抛出していただければと考えております。以上です。

【石井知事】

ただ今の事務局からの説明につきまして、何かご意見なり、ご質問がございましたらご発言をお願いします。

【魚津市 澤崎市長】

出資等につきましては市長会長、町村会長にそれぞれご一任していたので特にありませんが、後段でご説明のあった、快速列車の運行についてですが。嫌味で言うわけではないのですが富山以東に少し配慮していただかないと、金沢までの到達時間が、やはり快速列車等が利用できないとなると、「新幹線に乗っていけばすぐじゃないか」という認識にはなかなかかなりにくいと思いますので。この快速列車の運行本数は、特に県の東部の方の住民からは切なる願いとして今までも再三申し上げておりますので、これを今1往復といわれると大変な落胆につながりますので、この点については少し考え直していただきたいと思うのですが。

【事務局】

運行ダイヤについては、経営計画概要のところでも詳しくご説明しようと思っていたのですが、快速の運行につきましては、JRは特急の乗り入れしないとの方針であり、特急でも泊から金沢間の特急列車「おはようエクスプレス」につきましては、地域内の特急運行ということから、石川県会社と相談し、新型車両を活用し快速という形で三セク会社が運行する。また、通勤に使われる方が多いので、夕方の利用の多い時間帯に金沢発の泊行き快速列車を運行する。この1往復は三セク会社の方で、石川県会社との調整が必要なのですが、運行したいと考えているところです。

また、その他の快速列車につきましては、現在新幹線の運行見通しや在来特急の運行見通し、これはJRと引き続き協議をしているところですが、また、実際の利用実態、運行経費、それを増便させる場合は、車両を借り上げる資金も必要になってきます。それから、運転士の確保ということで乗務員も増加していくということもあります。それから貨物調整金が、特急なり快速列車の旅客列車を増便すれば増便するほど、貨物と旅客の割合、貨客割合といっているのですが、貨物のウエートが下がるということで、貨物調整金がまた下がってくるということも一方でありますので、そういうことを勘案して、引き続き検討していきたいと思っています。

【石井知事】

よろしいですか。

【魚津市 澤崎市長】

説明を聞いていると、さもいいように見えるのですが、後ほど実態が、県民全体の中で公平性が保たれるような運行計画ということをまず基本的にお願ひしておきたいと思ひます。

【石井知事】

はい、今のお話のご趣旨はよく分かりますので。何かほかに。

【商工会連合会 石澤会長】

今の市長がおっしゃるのはもったもなことで、県民すべての希望だと私は思ひますが、もし快速列車、あるいはおはよう列車の計画があるなら試算の中に当然入れておかれるべきではないですか。試算の中にこういうことが入っていれば、ある程度安心があると思ひますけれども。快速列車を入れなければ本当に意味がないのではないですか、在来線の意味は。

【事務局】

今回の試算の中には、先ほどの快速列車、「おはようエクスプレス」の代替の1往復分は盛り込んで収支の見直しをしております。

【商工会連合会 石澤会長】

それは1往復分だけでしょう。

【事務局】

そうです。

【商工会連合会 石澤会長】

それで足りると思っておられるのですか。

【事務局】

そのほかの快速列車の運行につきましては、先ほど言ったようにJRの具体的な方針をある程度見極める必要があることや、さらに運行を増やすとなると、やはり収支はそれだけ悪化することが明らかなものですから、そこをどの程度するかはまた精査をしていきたいと思っておりますが、厳しいということです。

【石井知事】

結局、今、特急をなるべく残してほしいと言っているわけですね。とにかくJRは運行しないとやっているわけですから。その場合には、この一往復でいいのかということは当然議論しなくてはいけないと。ただ、今なるべく特急を残してくれないかとこちらはお願いしている最中ですから。

【商工会連合会 石澤会長】

分かりやすいのは、サンダーバードなりに連結する、連絡する本数分ぐらいの快速列車を運行しましょうとなれば、一番説明が付きやすいのです。金沢まで行かないと乗り換えができないというところに、まだまだ不透明な部分に皆さんが不公平感を感じるようになるわけで、これはその利便性を確保するためには金沢発のサンダーバードに連結する本数分ぐらいの快速は運行しましょうと言えば一番分かりやすい話なのです。特に関西方面から進出している企業の皆さんからは、本当に利便性が悪くなるのではないかという懸念の声が多いので、こういうことを申し上げているのです。

【事務局】

特急につきましては今申し上げているとおりなのですが、メリット・デメリ

ットそれぞれあります。例えば特急があまりにも走っていると、今度は新幹線の停車本数にもかかわってくるという別の問題もあります。いずれにしても、この特急をどうするかということは、JRと引き続き交渉することにしておりますし、それを踏まえてまたあらためて在来線の方の運行形態をどうするかということになりますので。

【魚津市 澤崎市長】

快速でもいいので。

【商工会連合会 石澤会長】

皆さんに不便をかけない、心配するなど。そのために増資、出資をしておられるのだと思いますよ。もちろん特急の問題にかかわってくると思いますので、そういう問題があるので今あまりこれを大きく言えないのだと分かりますが、最終的には、特に呉東の人たちは大変だと思います。何とか会社できちんと対応すると、安心させてあげてください。この出資、増資を決断するためには。

【石井知事】

とにかく、お話のように、特に呉東の皆さんは、先ほど澤崎さんが言われたようにご心配かと思っておりますので、当然いろいろな配慮をして対応しなくては行けない。同時に、今特急については大変少なからぬ県民の皆さんがなるべく残してほしいとおっしゃっているわけですので、今、JRと粘り強く交渉していると。その交渉の結果も踏まえて、快速はどうするかといったこともあらためて検討して、ご相談をしないといけないと思っております。同時に、今、知事政策局長から申し上げたように、特急がかなり残るとか、あるいは快速電車がどんどん走ると、新幹線の富山県内での利用者の数が、結果としては減ることになるから新幹線の停車回数に影響するという問題もあって、ここは冷静に総合的に判断しながら、どのようにしたら一番多くの利用者の皆さんにいいのか。同時に、あまりそこがきつくなると、経営安定基金がこれでは足りないということになりかねないですから、そういうことも含めて総合的な判断をこれからしていかなくては行けないと思っております。いずれにしても今のご発言は、ご趣旨はよく分かりますので、そうしたこともしっかり念頭に置いて努力していきたいと思っております。

ほかに何のご意見ございますか。

【経営者協会 稲垣会長】

経営者協会の方からご質問させていただきます。この経営安定基金という形で民間からも寄付ということで出ております。私ども会員のところにも何社か

に寄付のご要請が来ているということなのですが、やはり経営環境が大変厳しい中であるけれども、協力はしなければならぬと考えている会員の方がほとんどです。ただ、この厳しい中で寄付金が税務上の損金扱いになるようにぜひお願いしたいというのが会員からの意見です。

それと、お話は聞いていますけれども、まだ今のところ、多分この後説明される最終案、経営計画概要というものがきちんと固まっていない中でのお話でしたので、なかなか具体的な検討ができないということもありました。今、寄付をご要請されている企業に対して、今あるような経営計画の概要についてしっかりした資料をご提供いただくようお願いしたいということです。

【事務局】

寄付金の損金繰入につきましては、今、税務署に確認をしているところです。

それから経営資料につきましては、今回あらためて再計算いたしましたので、こういった資料などを基に、あらためてお願いする企業さんには示していきたいと考えております。

【石井知事】

ほかに何か。

【富山市 森市長】

資料を事前に見せていただいて、説明も受けましたから内容は十分理解していますし、それでいいと思っておりますが、説明を受けたときに逐条的に一語一語を見たわけではないので、1点だけ少し引っかかる表現があります。どうでもいいことなのですが、しかし、よく考えると大事なことなので。この概要の最終案、こちらの冊子でいいますと11ページの運賃収入のところ。基準として1.19倍程度とか1.15倍程度というのはどこかで示さなくてはいけないのでそれでいいと思うのですが、私たちの立場からいうと、利用者の負担がそう大きくならないようにすることもそのとおりなのですが、滑川・黒部間を並行して走っている富山地方鉄道さんの経営も配慮しないといけないということ。だからこの三セクだけに一生懸命支援をしていて、運賃を上がらないようにすることと同時に、富山地方鉄道さんにどういう配慮をしていくかということも、ある種の精神論のようなものですが、これは大事なことだと思うのです。

そういう中で、このあたりの運賃の想定が妥当だというご判断なのでそれはそれでいいと思うのですが、私が何となく先ほどから気になっているのは、文章表現としてここに、箱でくくった上に「JR運賃水準と比較して概ね次の水準以内となるよう」と書いてあることです。これは日本語としていいのかどうか。「概ね」という時点で既に一定程度柔軟性がある、幅があります。と置きな

がら、次に「水準」という言葉を使って、最後に「以内」と。この「以内」は、これ以上は上げませんよということを言外に言いたいという文章のテクニックだと思うのですが、ここまで書く必要があるのか。つまり、富山地方鉄道さんに配慮すれば、「概ね次の水準となるよう」で十分伝わると思うのです。あまり上げないということを強調するあまり、もう一度「以内」と言ってしまうと、テクニックとしては、次の下の箱は「1.15倍程度」と言っていますので、1.16にする可能性も残っているのに、1.15以上にならないとは断定して言っていないが、しかし言い振りとしては「概ね次の水準となるよう」というあたりでとどめた方がいいのではないか。私の言いたいことが伝わったかどうか分かりませんが、つまらない文章表現ですけれども、「以内」という強調が、(富山) 地鉄さんにしてみるとどう受け止めるかなということをおもんばかって言っているのですが。

【石井知事】

この点は私がお答えした方がいいかと思うのですが、やはりタウンミーティング等で県民の皆さんのご意見を三つの駅単位で私自身が出ているいろいろご説明したときのことから言いますと、本当に、想像以上に運賃を上げるなど。特に通学は上げないでくれと。ほとんどそういうご意見だったわけです。私は、しかし県民の皆さんはそうおっしゃるけれども、やはり他の交通手段で通勤・通学してらっしゃる方もいるので、できるだけ上げたくないのはもちろんだけれども、ほかの一般の県民とのバランスもある。また、あまり上げないようにするために、市町村や経済界の皆さんにもお願いして、経営安定基金的なものをつくっていくように努力しているので、やはりおのずからなるバランスもあるので、ご理解願いたいと言っているのです。ただここは日本語としていろいろあるかもしれないけれども、今まだ精査中で、細かなことはまだJRと折衝したりいろいろありますし。それから民間の皆さんも、今、稲垣さんからもご発言がありました。割合、まだ決定はしていただけていないけれども、「何とか前向きに対応してあげようかな。あまり運賃が上がっても大変だろうからね」というご意見の方もあるので。

一方で森市長がおっしゃったように(富山) 地鉄さんとの関係も、当然考えなくてはいけないと思うのです。ただ同時に、この料金は、今の北陸本線の料金より下げるという話ではなくて、あまり上がらないようにしようということであって、今より下げるとなると(富山) 地鉄さんとの関係もおっしゃるとおりだと思っけれども。だからせめてこのくらいまでにはとどめたい。それから「程度」というのは、おっしゃるとおり、(運賃水準が) 1.16(倍)になる可能性もまだ残っているけれども、できれば、例えば通学であれば(運賃水準が) 1.15倍程度よりももう少し下がらないかなと。それから通勤とか、定期外の方

も、もう少し下がらないかなという気持ちで、さらに精査したいという気持ちが入っているので、そこはぜひご理解いただきたいのですが。

【富山市 森市長】

誤解のないように。僕は1.15（倍）が良くないとか1.19（倍）が良くないとか言っているのではないのです。これに正解はないわけですから、誰かがこうだと決めて、それが正しい最終結論だと思うのですが、ただ文章から受け取るニュアンスとして、それを少し言っているだけです。

【石井知事】

はい、分かりました。ほかに何か。

【商工会連合会 石澤会長】

2年後に新しい在来線の新会社が発足すると同時に車両はみんな新しくなるのですか。このように言うのは、全国を回っておりますと、大手の私鉄はもちろんです、日本中のJRの本線は本当に新しいタイプの乗りやすい車両が走っておりますけれども、北陸本線は恐らく日本で一番古い車両が走っているのではないかと。これでは新しい会社が入っても、県民の期待に応えられないのではないかと。ところが最近何両かは、割と新しい中古車が。これは大変好評なのです。新しい車両であった方がいいと思いますが、できなければ割方新しい中古車、そろった中古車両を、JRと今から折衝してスタート時には取っていただきたいと思う。そんな心配をしなくても新しく全部替えるというのならそれで結構です。

【事務局】

車両については交渉の一つのポイントにしておりました。北陸本線はおっしゃるとおり、今現在も50年近い車両が中心に走っているということもありまして、何とか新しい車両で譲り渡してもらえないかという交渉を続けてきたところです。最終的には、全体でダイヤを維持するためには21編成（の車両）が必要なのですが、このうち、16編成を新型の521系を譲り受けるということで概ねの合意をしたところです。それも、通常の価格よりも3分の1程度の価格で譲渡を受けるということで合意をしました。その結果、全体の譲渡価格も下がったということです。あと、旧型が5編成残りますけれども、旧型も検査でいろいろコストはかかるという課題はありますけれども、一方で旧型は3両で1編成になっていまして、ある程度旅客の輸送力があるという車両ですので、朝夕など、お客さんがたくさん乗っておられる時間帯は、そういう新型と旧型を組み合わせ、運行計画を考えていきたいと考えています。会長がおっしゃら

れたように、経営分離後は新型が相当富山県内を走ると。また、今は、東部は走っていないのですが、東部も含めて走るという運行計画を組めると考えています。以上です。

【石井知事】

今の点は、結局新型車両をそのまま入れると、お金の話で恐縮ですが、1編成2両で4.6億円かかるのです。しかし、数年前、あるいはここ1、2年でJRが買って使っているものをそのまま頂くと1.5億円になるのです。ですから経営安定のためにはなるべく車両のコストを下げたいと。しかしなるべく新品のものを走らせたい。その工夫が今のやり方なので、それはある意味ではJRさんはすごく協力してくれているわけです。このまま、まともに簿価で買ったら大変なことになるので、そこはぜひお察しいただいて、努力しているということなので。

【商工会連合会 石澤会長】

新型と旧型とが走るわけですが、前の方が新型で、後ろの方が旧型というのはやめてほしい。ああいうのはがくっときますので。新型なら新型を。

【石井知事】

ほかに何かございますか。

【経営者協会 稲垣会長】

本来は最終案の計画概要の後で質問すべきかもしれないのですが、経済界や企業としてご協力できるのは、一つには寄付というのがありますが、本質的には需要を拡大するような仕組みというか、そういう構造をつくっていくために企業がどんなご協力ができるかというところがあるかと思います。それでこの中の将来需要予測を見てもみますと、やはり人口等が減少していくから下がっていくのだというお話があります。ただ、過去と比べてみて駅前の立地はかなり地価的にも低くなってきている中で、各企業の本社は郊外に立地しているところがあるのですが、例えばそういったところを駅前に立地を変えということによって、需要を拡大するような方向も考えられないことではないのです。そういった、本社やオフィスを駅前あたりに変えて新たにつくるというときに、行政として何らかのサポートなり、そういったことが可能なものかどうかということも、少しご検討いただければ、またいろいろな意味で会社が経営を健全化していくためにお役立ちできるのではないかと思います。

【石井知事】

何かほかにございますか。それでは大体ご議論もつきましたので、これでご承認いただくということによろしいですか。

<異議なし>

【石井知事】

ありがとうございます。

なお、経営安定基金につきましては、拠出期間が約 10 年間の長期にわたりますので、市町村長さんからもここで合意した旨を書面に残しておいた方がいいのではないかというご意見もいただいておりますので、そうさせていただこうかと思うのですがよろしいですか。

それでは経営安定基金について合意書を作成することにしたいと思います。事務局で合意書を今準備しておりますので、順次ご署名をいただくということによろしく願います。

それでは、貴重な時間ですので、次は「並行在来線経営計画概要最終の案について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料 4 をご覧いただきたいと思います。「経営計画概要の最終案」です。経営計画概要につきましては、昨年 1 月に一次計画をまとめたところですが、その後、先ほどご説明しました JR との合意、それから経営安定基金による支援、それから新たに旅客流動調査を実施した結果を反映させるということ。それから隣県や JR との運行計画等の協議調整などを踏まえまして、再度内容を精査し、まとめたものです。少しページも多いですので、主な変更点やポイントを中心に説明をさせていただきたいと思います。

最初に「はじめに」ということで、この計画概要については三セク会社が引き続き具体的な事業計画などの検討を進めていく旨を記述しているところです。次の第 1 章の経営計画の基本事項につきましては、昨年の一次計画と概ね同様となっております。

次の第 2 章は需要予測です。本年度新たに実施しました旅客流動調査を踏まえた記述に変更しておりますが、結果的には昨年度の推計値と比較しまして、輸送密度は若干上回っていましたが、ほぼ同様の状況ということでまとめております。

次の運行計画につきましては、4 ページ目ですけれども、利用実態を踏まえまして利用の多い区間の朝の通勤時間帯で増便するというところとか、普通列車中心の運行になりますことから、現在のような特急に通過待ちが改善されるこ

などを記述しているところです。

それから(2)の⑥、先ほど快速列車のお話もありましたけれども、快速につきましては現在のおはようエクスプレス、泊・金沢間の特急列車ですが、それを新型車両を活用して快速として運行するということが、夕方の利用の多い時間帯には金沢発泊行きの快速列車を運行する方向で、隣県の石川県会社と調整を進めていくと。そのほかの快速につきましては、新幹線、在来特急の運行見通しのほか、利用実態や運行経費等を勘案し、引き続き検討を進めたいと思っています。

それから(3)の相互乗り入れですが、これも隣県会社といろいろ協議を進めていきまして、5ページの上の方にありますが、石川県境で車両を乗り入れる区間は、富山県の会社は金沢駅まで、石川県の会社は富山駅までとするということで合意しています。それから③の新潟県境ですが、富山の会社は糸魚川駅までとしますが、新潟県の会社は泊駅までの運行、ディーゼル車両で泊駅までの運行となっています。それで、泊での乗り換えになりますが、泊駅での接続利便性を確保するため、ダイヤの調整や駅設備の改良を行うほか、富山県の会社の車両については、通勤・通学時間帯では糸魚川から富山駅間の直通運転を行うことを基本に協議を進めていきたいと思っています。それからJRの城端線の富山駅の乗り入れについて継続するということがJR西日本と具体的な調整を進めていきたいと思っています。

これらを踏まえまして、5ページの真ん中の方に、基本ダイヤのイメージを記載させていただいております。ここにありますように、主要の駅間ごとに現在の運行本数と比べて三セク会社になったときの基本的な運行本数をどの程度想定しているのかということで記載しています。

あとは、6ページ目です。(6)の、駅の管理体制ですが、これにつきましては先行事例では、経営分離に伴い無人化するということもありますが、本県の場合は、円滑な引継ぎ等を行う観点から、開業時には現在のJRの管理形態を継続することにしたらどうかと考えております。ただ、経営分離後の利用状況を踏まえていくことや、引き続きJRから設置の経緯や、市町村さんからも最近の駅の利用状況などについてもお聞きしながら、より効率的な方向についても検討していきたいと考えています。

それから6番の④で書いてありますが、東部の方で、富山地鉄線が並行して走っている区間もあります。そこで、地鉄の駅と近接する駅につきましては、地鉄さん側と効率的な駅の管理方法について調整を進めるほか、魚津駅がそこで近接しておりますが、魚津駅での同社との乗り継ぎ利便性については関係者の協議状況を踏まえ必要な検討を引き続き行っていきたいとまとめております。

7ページ目、施設・車両計画ですが、基本的な考え方は施設等についてはJRにおいて譲渡前に事前に点検や調査を行っていただいて、必要な修繕が着実に

実施されるように協議、調整を進めるとともに、普通列車中心の運行形態になることを踏まえつつ、安全性の確保を最優先に体制の整備を進めたいと考えております。

(2) の保守管理ですが、JR からの譲渡資産を有効に活用するということと、隣県会社と相互乗り入れをすることもありますので、鉄道施設や電気設備の保守にかかる基準や計画につきましては、会社間で安全性が図られるように調整をしっかりと進めていきたいと思っております。

(3) の運行管理システム、指令システムですが、開業時には安全運行に万全を期すということで、JR の既存の施設を暫定使用しまして、本県の会社が隣県の石川県、新潟県の会社の指令業務を受託して、3 県会社間の列車の運行指令を一体的に行うことにしたいと思っております。そして暫定指令期間終了後は単独の指令システムということで、本県の運行に即した簡素な機能や仕様の指令システムになるように検討をすすめたいと考えております。

(4) 車両につきましては、先ほどもご質問があったとおり、21 編成の車両を保有して 16 編成は新型車両、旧型車両は 5 編成ということで、朝夕はお客さんが多いということもあって、新型と旧型を併用しながら効率的に運行計画を立てていきたいと考えております。

8 ページ目、(5) の車両の検査施設ですが、車両が 21 編成あるということなので、交番検査施設を自ら整備するということと、除雪体制につきましてもラッセル車等を活用しまして、適切な除雪体制を整備していきたいと思っております。

9 ページの組織・要員につきましては、安全性の確保を重視した組織、それから簡素、かつ機動的な組織ということで、組織体制のイメージで記載しておりますが、経営企画室や安全対策室等を設けることなどについて、会社側の方で細部を検討していくという形にしたいと思っております。

10 ページ目の要員につきましては、いろいろ精査をしてきたわけですが、一部の業務の外部委託も前提としまして、運行ダイヤの検討を踏まえて要因を確保するというので、概ね 320 名程度ということでまとめているところです。

11 ページ以降が収入見込みなどの収支の関係ですが、先ほど資料 3 でご説明したとおりの内容で経営計画にも盛り込ませていただいているところです。運賃収入の話や、あとは割引運賃。これは、特に乗り継ぎ割引、会社境界に近い駅ほど乗り継ぎ運賃が、初乗り運賃の影響が大きくなるということもありますので、これは隣県会社、JR 等の乗り入れ、接続もありますので、そこの協議が必要になりますけれども、何らかの乗り継ぎ割引を行うことで協議を進めたいと思っております。

12 ページ、13 ページも先ほどの（説明の）とおり整理をしております。それから 14 ページ、経営安定化対策も先ほどのとおり整理をしております。15 ペ

ージの収支につきましても、先ほどのまとめです。16 ページが収支見通しということで総括的にまとめております。

それから 17 ページが利用促進策の推進ということで最後の章ですが、ここに つきましても、昨年まとめたものをベースに整理しております。1 点だけ、③ 交通 IC カードですが、先ほどもお話しさせていただきましたけれども、JR 西日本の ICOCA の導入ということで、JR 西日本と調整を進めていきたいということ を記述しております。以上です。

【石井知事】

ただ今の説明について、何かご意見なりご質問はございますでしょうか。

【小矢部市 桜井市長】

今の事務局のご説明で 11 ページの割引運賃なのですが、この括弧書きの中のとおりでして、本当に石動駅の場合は金沢の駅を利用される方が非常に多いという状況です。そういう中で初乗り運賃が加算されると、運賃に逆転現象が生じるということで、今、協議を進めていくとお話しされましたけれども、ぜひ こういったことがないようなご決意というか、そういったところを表明していただければと思いますけれども。

【事務局】

乗り継ぎにつきましては、石川県会社ともいろいろ協議を進めていまして、何らかの割引を行うことは、知事同士でも合意をしているということなので、今は具体的な詰めを順次進めているところです。

【小矢部市 桜井市長】

ぜひ知事にはよろしくお願ひしたいと思ひます。

【石井知事】

この間谷本知事とも話し合つて、いずれにしても境界を越えたところで配慮しないと利用者の負担になる。それで理解し合つていますので、努力します。ほかに何か。

【高岡市 高橋市長】

個別にというよりも総論的な話になると思ひますが、これで経営計画等々、固まりますと、あとは在来線会社が責任を持っていろいろご検討されること になりますので、地元市としてもものを言う場がなかなかなくなるのではなからうかと。いろいろご議論いただひていますので、今後に向けてぜひあらためてこ

ういうことをご配慮いただきたいということで、特に利便性に関して3点ほどお願いを申し上げたいと思います。

一つは先ほどから出ていました金沢以西も見通した上での西向き利便性の確保ということです。これは先ほどからもいろいろお話がありましたが、今の料金の問題ですとか、車両の種別の問題、本数の問題等々、前向きに西向き利便性について確保をお願いしたいということです。

二つ目は、各駅の乗り換え利便性ということです。これは例えば富山もそうなのですが、例えば高岡ですと、少なくともJRさん2本との乗り継ぎ利便性ということがありますし、万葉線という路面電車との接続性ということもございます。また、高岡は分離駅でございます。在来線と新幹線が直接の乗り継ぎにはならないので、そういうことも含めた新駅－現駅間の乗り換え利便性ということを経元としても整理をしておりますが、ダイヤの編成なりについても、非常にオペレーションは難しいと思いますけれども、ぜひ乗り換え利便性の確保についてご配慮をお願いしたいということです。

三つ目は、利用者の利便性というのでしょうか。例えば切符の買い方ですとか、それぞれの在来線の駅の施設改修、先ほどもバリアフリーを幾つかということもありましたが、そういう施設の使いやすさ、あるいはICカードといったこともあろうかと思いますが、それぞれの駅での施設の利便性といったことについて、以上、この3点についての在来線会社のご努力を引き続き強力にお願いしたいと思います。

また、後でお話が出るかもしれませんが、対策協議会とは別の組織で今度は地元と在来線会社との話し合いの場がいろいろできるとは思いますが、利用促進ということもそうですが、こういうそれぞれの利便性の確保という、在来線会社でお考えいただくべきことについて、地元として意見を申し上げるような場の確保についても併せてお願いを申し上げたいと思います。私からは以上です。

【石井知事】

はい、ありがとうございました。

【射水市 夏野市長】

今ほど高橋市長のお話で市町村からなかなかお話しする機会が今後なくなるのではないかとということで、私の方からも1点お話しさせていただきたいと思っております。

射水としましては、やはり6ページの駅の管理体制ということです。先ほどご説明の中で、円滑に三セク会社に移行していくという中で現状の管理体制を引き継いでいくというお話がございました。ただ、管理の体制については今後

状況を見極めながらお話し合いに応じていただけるということですので、それをしっかりお願いしたいと思っております。

小杉駅につきましては、小杉駅南というところ、(経営計画概要の6ページ(6)に)「市町村等に委託」と書いてありますが、これは別にJRから委託を受けているわけではなくて、合併前の小杉町時代に小杉駅の南側に改札口を作るのであるならば、行政側でやってくださいということで、行政で整備をして、今こちら側が運営、人件費も含めて負担をしているということですので。市内の団体の方をお願いをしているのですが、利用者も多い窓口ですので、全くの素人の方を置くわけにはいかないと。そうした専門的な知識、経験のある方を配置しなくてはいけないのですが、なかなかそういった方を確保するのも難しいという話になっております。そうであるならば、いずれかの時点で、こちらとしても市内の団体の方ではなくて、ここに書いてある、恐らく関連会社をお願いをする時期が来るのではないかと。そうであるならば、こちらからお願いするよりも、三セク会社で一体として経営された方がいろいろな連携も取れるだろうし、経費的にも安上がりではないかというのが、こちらからのいろいろな思いでもあります。ぜひ、今後のいろいろな話し合いの中で、こちらとしても、この窓口はかなり市民の利用も多いところでもありますので、存続をしていけるようにご理解、またご指導をお願いしたいと思います。

【事務局】

利用実態も十分勘案しながら、市町村さんのご意見、現在の状況もよくお聞きしながら引き続き相談をしていきたいと思っております。

【滑川市 上田市長】

私から一つお願いをしたいのは、並行在来線が地元会社になりまして、いわゆる鉄道の軌道、河川等も含めた安全。これは鉄建公団を含めて、実は日本の最高の土木技術とその後の管理が、世界的にも素晴らしいものを持っておりましたが、並行在来線になって、軌道やその他の安全についてしっかり管理をやっていかなければいけないだろうと思っております。それと同時に、最近のJRは雪が降ると止まる傾向がよくありましたが、雪に強い富山の在来線であっていただきたいということも検討いただきますようお願いしておきたいと思っております。

【石井知事】

はい、ありがとうございました。

【経済同友会 高木代表幹事】

車両のこととか収支とか、大変ご尽力された計画であることがありありと分

かるのですが、私の方からは1点だけ。今、各市町村長さんのご要望は、住民を代表してそれぞれごもっともなのですが、恐らくこれを全部やるとこの基金では当然足りない。赤字幅も増える。そういうこともあって、先ほど経営者協会の稲垣さんの方からも、もう少し利用促進、あるいは支援という意味で、包括的な仕組みができないかというご提言があったのだと思います。私はこの19ページの「県民ぐるみ利用促進策の展開」ではなくて、県民ぐるみ在来線支援体制の醸成、確立と言う形にさせていただきたいと思います。各市町村長さんの要望を実現するためにも、もっと、例えば、サポーターズクラブなど利便性が増えるような仕組みづくり。みんな声を掛けて雪よけをやるとか、掃除をするとかそういうものを1項目入れてやっていただければありがたいと思います。

【石井知事】

今のご意見はごもっともだと思いますので、修文的なことは後ほど、ここはまたこちらで案を作ってご相談するというところでよろしいですか。ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは大体議論も尽きましたようですから、「並行在来線経営計画概要」、今の最後に出た高木さんのご意見は若干の修文はまたご相談させていただくと、一応原案どおり承認ということでよろしいですか。

<異議なし>

【石井知事】

では、皆さまのご賛同をいただきましたので、原案どおり承認とさせていただきます。

それで、この経営計画概要は大体これで固まりましたので、万一何か大幅に条件が変わるということになればあらためて協議会を開くこともあるかもしれませんが、基本的には大体役割を終えたということになるかと思えます。

続きまして、並行在来線のほうも今、利用促進をもっと頑張れというお話もありましたが、その促進協議会をつくってはどうかと思っております、その点について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは資料5をご覧くださいと思います。利用促進協会設置についてです。今後三セク会社を中心にしまして、具体的な事業計画等の検討を進めていくわけですが、県民の方々のマイレール意識の醸成、それから積極的な利用促進を図っていくために、来年度、県、市町村、民間団体からなる「富山県並行在来線利用促進協議会（仮称）」を設置したいと考えております。協議事項

としては、並行在来線の効果的な利用促進に向けまして、県民のマイレール意識の醸成や利用促進に向けた取り組みの推進、それから並行在来線と県内の他の交通機関との連携の推進などを考えているところです。またメンバーにつきましては、この対策協議会の構成員に加えまして、新たに三セクの会社、利用者の方の代表、ほかの公共交通機関の代表者の方も含めていくことで検討していきたいと考えています。なお、この利用促進協議会の設置に伴いまして、現在の対策協議会は解散する形にしたいと考えているところです。以上です。

【石井知事】

ただ今の事務局からの説明につきまして、何かご意見ございますでしょうか。特にご異論がないようでしたら、原案どおり承認ということでよろしいですね。

<異議なし>

【石井知事】

はい、ありがとうございます。

それではこうした形で利用促進協議会を今後発足させていきたいと思っております。

【石井知事】

協議事項は以上ですけれども、その他について事務局からなるべく簡潔に説明してください。

【事務局】

それでは最後に資料6をご覧くださいと思います。「住民との意見交換会の開催について」です。今後沿線住民の皆さんと効果的な利用促進策について意見交換を行って、並行在来線に対する理解や住民の方々自らが利用促進について考えていただくという機会を持ちたいということで、住民の方との意見交換会を開催したいと考えています。主催はこの対策協議会と三セク会社として、来月から順次実施することで調整を進めていきたいと思っております。実施場所につきましては沿線の市町村のほか、希望される市町村で、1カ所当たり30～50名程度で実施したいと考えておまして、内容については本日の経営計画の概要のポイントをご説明させていただいた上で、参加者の方々と利用促進に向けていろいろ意見交換をしていきたいと考えているところです。以上です。

【石井知事】

ありがとうございます。今の説明について何かご質問なり、ご意見はございますでしょうか。(意見なし)

それでは今のようなことで進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

4 閉会

【石井知事】

大体時間もまいりましたけれども、せっかくの機会ですので、何か並行在来線につきましてご意見等、ございますでしょうか。あればご発言をお願いします。(意見なし)

それでは意見も出尽くしたようですので、今日は貴重なご意見、ありがとうございました。並行在来線対策協議会は平成17年度に設置して以来、本当にいろいろなご意見をいただいてまいりましたが、今日、経営計画の概要を取りまとめることができましたことにつきまして、感謝申し上げたいと思っております。

最後になりましたが、本当にこれまで皆さんには大変お世話になりました。今後も、先ほど申し上げましたように、この概要について何か大幅に変わるといふことがあればこうした議論の場もありますけれども、大体この線でやっていきたいと思っております。あらためて皆さんに感謝したいと思います。

それから、先ほど合意文書に署名をお願いしましたら、議事の最中だからということでしたので、終わりましたところで、お忙しいと思いますが、今持ち回りますので、ひとつよろしくお願い申し上げます。今日はどうもありがとうございました。