

平成 24 年度第 3 回富山県並行在来線対策協議会議事録

日時 平成 25 年 3 月 28 日（木）10 時 20 分～11 時 00 分

場所 県民会館キャスル

1 開会

【司会】

ただ今から平成 24 年度、第 3 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】

皆様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、富山市長や高岡市長、また、石澤会長や高木代表幹事など多くの市町村長、経済界の代表の皆様にはお忙しい中お集まりいただき感謝申し上げます。

まず、北陸新幹線につきましてはご承知のとおり新黒部駅（仮称）がこの 2 月にだいたい外観ができあがりまし、新高岡駅（仮称）も 8 月には外観ができあがる。富山駅はちょっと遅れて来春のようですけれども、年内には長野－新黒部駅（仮称）間で新幹線の試運転が始まるということでありまして大変順調に進んでおります。2 年後に新幹線が開業ということは確実になったと思っております。

また、財源の面でも、かねて国に働きかけておりましたが、JR からの貸付料を新幹線の地方負担の軽減に活用させてほしいというのが 23 年度になってから色々な経過がありますけれども、4 年間で 50 億円貸付料を活用する。さらに、25 年度は貸付料の前倒し活用もお願いしまして、140 億円地方負担が軽減されることとなりました。関係市、特に駅舎のある市町村の皆さんにとっても朗報になったんじゃないかなと思っております。

さて、並行在来線については、先般開催しました協議会で色々ご審議をいただき、運賃水準については現行の JR の運賃水準と比較して概ね 1.15 倍～1.19 倍程度以内となるようにするというご了承をいただき、運賃をもう少し下げるべきじゃないかという声もございまして、引き続き精査し、努力するというところになっております。運賃水準については、貨物調整金を倍増していただいたりとか、鉄道資産については JR さんが相当大きく譲歩

してくれまして実質無償化になったとか色々な努力があって、先ほど申し上げた 1.15 倍～1.19 倍程度以内というところまで来たんですけれども、その後も協議会と準備会社を中心となって、各市町村ごとに意見交換会等を行いました。また、県議会等でもご意見が出たのですが、運賃水準はなるべく上げないでほしい、特に、通学の生徒の分は是非とも上げないでほしいという意見が大変多かったです。一方で、この協議会の中では他の交通手段を活用される方とのバランスもあるので一定の引き上げはやむを得ないんじゃないかと、また、通学についても配慮してある程度低くするのはいいが、全く引き上げないのは反対だというご意見もいただいてきたわけでございます。先般の県議会でも改めていろいろ議論しました。

一方、このことに関連しまして、できるだけ運賃水準を引き下げるのに皆様から出資金の面でご配慮をいただく、また、民間の皆様は出資金のほか、寄付金という形でもご協力いただくということもでございます。

もう 1 点、初期投資については、いろいろな経過で県の方で補助金を出して支援するということになってまいりましたが、これはもともと大変な財政負担でもあるし、新幹線の整備というのは国家プロジェクトで本当はやるべきだということで色々お願いをして、おかげ様で交付税の新しい制度を作ってもらったこともできました。

そういうようなことと併せて、同じ金沢まで並行在来線になるということなのでお隣の県との運賃水準とも自ずからバランスもいるだろうといった協議もいたしまして、最終的に今日、皆様にご説明する運賃水準にさせていただこうかなと思っております。そうした経過でありますので運賃水準をさらに引き下げる努力として、できるだけ市町村や経済界の皆様にご迷惑をかけないように県の方でその分は支援をさせていただくということにしております。

また、先ほど臨時株主総会で、今はまだ準備会社でありますけれども、並行在来線会社に民間からの取締役の 2 人が新たに選任されたところであります。今年の夏ごろまでには本格会社に移行しまして、事業認可申請ということで準備を本格化してまいりたいと思います。

この他、かねてから特急の運行をどうするんだというような色々な問題提起もこの協議会でいただいております。こうした点については、引き続き県として、準備会社としてもそれぞれの立場で JR と協議を進めて、できるだけ皆様にご理解いただけるような形で並行在来線が安全でかつ利便性もしっかり確保されて運行するように努力してまいりたいと思います。

今日は運賃水準等について改めてご協議いたしますのでひとつよろしくご願ひ申し上げます。

3 議事

(1) 協議事項

【司会】

それでは議事に移らせていただきたいと思います。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いたします。

【石井知事】

それでは次第に基づきまして、会議を進めさせていただきます。まず協議事項といたしまして、並行在来線の運賃水準等について、事務局からご説明をいたします。

【事務局】

資料1と資料2を併せてご説明させていただきたいと思います。まず、資料1でございますけれども、運賃水準につきましては、今ほどの知事のあいさつにもありましたように、三セク会社の経営とか、富山地鉄等など他の交通手段の利用者とのバランスなどを考慮いたしまして、通学定期も含めて、ある程度の値上げが必要であるということで、1月の協議会では現行のJR水準と比較しまして、「概ね1.15倍～1.19倍程度以内」とするというところで、さらに精査し、調整するというところにさせていただいたところであります。この運賃水準につきましては、先行事例と比べて最も低い水準ということになっておりますけれども、これまでタウンミーティングとか、今実施しております住民の皆さんとの意見交換会等々での県民の皆さんのご意見、それから今回の富山県議会におきましても、値上げ幅の抑制とか、特に通学定期に配慮するというご意見、それから、急激な運賃値上げを避けるために激変緩和を含めた形で検討すべきでないかというご意見もございまして、さらに引き下げられないか精査をしてきたところでございます。また、併せまして隣県の石川県との間で実際に行き来している方も多いわけでございますので、石川県とも値上げ幅についてバランスの取れたような形になりますように協議をしてきたところでございます。

この結果、経営分離に伴う運賃値上げにつきまして、県民の皆さんのご理解を得るために、現行JR運賃から一度に引き上げるのではなくて、5年間の激変緩和をはかるとともに、通学定期についてはできるだけ配慮して値上げ幅を抑制してはどうかと考えているところでございます。具体的には、ここに書いてございますように、開業後5年間、平成31年度までにつきましては、通学定期は1.03倍、それから通勤定期と定期外、普通のきっぷでございますけれども、1.12倍程度といたしまして、開業6年目以降平成37年度まででございますけ

れども、通学は1.05倍とし、通勤定期・定期外につきましては、1月の協議会でお示した1.19倍程度ということで考えているところでございます。ちなみに昨日、石川県で対策協議会が開かれまして、(運賃が)決定されましたけれども、石川県の方は、同じように5年間激変緩和期間といたしまして、最初の5年間は、通学定期は据え置き、通勤と定期外は1.14倍と、それから6年目以降は本県と同様の水準ということにしているところでございます。

つぎに、この(運賃)水準まで抑えるためには財源を確保する必要があるわけでございますけれども、これにつきましては、経営安定基金への県と市町村の負担を増やすのではなくて、開業後の投資財源を調整することで対応したらどうかというふうに考えているところでございます。具体的には開業後の投資のうち、開業前から計画的に整備が必要な新指令整備、それから開業後最初に更新予定の車両、これは会社として最初の新造車両の製造ということになりますので、設計の見直しなども想定されることもございますので、この1編成につきまして、合計で約12億円ということになるわけでございますけれども、これにつきましては、初期投資に準じて、県が単独補助をして、基金を財源とする開業後投資を抑えまして、その分を今回の運賃抑制の財源に活用したらどうかというふうに考えているところでございます。この結果、県の負担につきましては、当初の基金30億円にこの12億円を追加し、42億円ということになりますけれども、市町村の拠出額30億円については変更しないという形で対応したいと考えているところでございます。また、民間企業さんからの寄附につきましては、1月時点では2億円程度ご協力いただけるということで想定しておりましたけれども、その後も協力していただける企業が増えまして、現時点では5億円程度見込まれるということから、3億円の増額を想定しているところでございます。

こうして財源を調整する前提で、経営安定基金の用途と必要額を再度整理いたしますと、3番目にあるとおりでございます。1月の協議会と比較いたしますと、開業後約10年間の投資につきましては、34億円から22億円に減額いたしまして、運賃値上げの抑制につきましては、24億円から39億円に増額してあります。また、基金の合計額でございますけれども、これは民間企業さんからの寄附の増加もありまして、65億円ということにしてあります。なお、運賃抑制の財源の中には、将来の安全対策とか利用促進策への財源として約5億円を含めておりまして、民間企業さんの寄附相当分につきましては、こうした財源として活用していったらどうかといくことで考えているところでございます。

最後に4番目の快速列車の関係でございますけれども、特急列車「おはようエクスプレス」など新型車両を活用いたしまして、快速として運行する予定にしているわけでございますけれども、こうした快速列車につきましては、普通列車よりも速達性が見込めるといこともございますので、先行事例等

も参考にいたしまして、(快速)列車の運賃は、特急列車よりも割安な快速料金を設定する方向で検討したらどうかというふうに考えているところでございます。快速につきましては、前回の協議会でもいろいろご意見をいただきましたけれども、現在は1往復のみとしておりますけれども、その他の快速列車につきましては、引き続き新幹線とか特急の運行の見直し等を踏まえて検討することとしておりまして、その検討に際して、今後、こういう料金面につきましても、改めてそれも含めまして検討してまいりたいと考えているところでございます。

それから、資料2の方は、前回1月の協議会でまとめさせていただいた経営計画概要(最終)の改定案ということで、資料1を踏まえまして、該当箇所を修正・修文させていただいたものでございます。具体的に言いますと、まず、運賃の関係でございますけれども、11ページで運賃収入につきましては、原則はそれぞれ1.05倍、1.19倍ということでございますけれども、急激な運賃値上げを避けるために、開業5年間は以下のとおりの激変緩和をはかるという記述にさせていただいております。それから、11ページの下の方に快速料金ということで、今ほど説明させていただいた特急料金よりも割安な快速料金を設定する方向で検討するということが記載させていただいております。それから14ページのところで、下の方の経営安定化対策ということで、今ほどの運賃値上げの抑制をさらに行うということで、先ほど説明いたしました基金の使途と必要額について修正を加えてございます。それから、16ページの収支見通しのところでございますけれども、試算の前提で、県の方で追加の対応をする、補助をするということを記載させていただいたのと、運賃水準についても激変緩和をはかると、それから開業後の収支につきましては、27年度の方は運賃収入が1月(協議会)の時よりも下がりまして、経営安定基金の支援が増加するということが、トータルの収支は変わらないという形で整理をさせていただいております。

それから、あとは18ページの方は、前回の協議会の時に(富山経済)同友会の高木代表幹事さんの方から、利用促進協議会もいいのだけれども、もう少し地域住民、企業、団体による支援の推進を前面に出して取り組むべきだというご意見をいただきましたので、(3)のマイレール意識の醸成のところの、「③駅の管理の協力」、「④地域住民、企業、団体等による支援の推進」というところで、いただいたご意見をこの文章の中にも反映させていただいたところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【石井知事】

ありがとうございました。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。

【富山市 森市長】

ご苦勞して検討していただいて、ご提案いただきましたが、反対はしませんけれども、しかし、全員が安ければいいという文化で議論しているのじゃないということだけは示しておかなければいけないと思います。39億のうちの5億をいろんなことに使うとしたら、34億を37年までの運賃の抑制に使うと、こういう理解でいいですね。

【事務局】

そのとおりでございます。

【富山市 森市長】

そうすると、10年経った11年目以降、どの程度上がると見込んでいるのですか。今集めた基金、その他で10年はこの水準で追加出資はないとか、追加の負担はないとかいうのは分かりましたが、利用者は11年後には上がるんだとか、収支だけから言うと本当はこれだけ負担してもらわなければいけないということ、きちんとメッセージとして伝えるようにする必要があると思います。並行在来線を利用しない県民が圧倒的に多いわけですから、数から言えば。みんな、安ければいいということだけで議論していくのでは、株式会社としての経営姿勢として、やっぱり果たしてそれでいいのかということをお考えなければいけないと思います。もう11年後になったら、また民間企業や市町村に負担を要請するとか、県が負担するとか、ということをお前提として議論をしていったのではダメなのではないかと思えます。それは典型的な赤字破綻の3セク経営の考え方です。やっぱりきちんと収支が少しずつでも改善されていく、その離陸するまでの10年間は激変緩和でいいと思いますけれども、ここの考え方を整理しておく必要があるのではないかと思えます。だから、この10年のご提案については決して、せっかく県民の声、その他県議会、それから石川県の話など、さっきご説明がありましたが、石川県がこうしているのに、富山県だけ1.15倍かということでも、やっぱり3セクの使命としてあまりよくないと思えますので、財源も苦勞して見つけていただいたので、10年間のご提案についてはこれでいいと思いますけれども、それ以降のことをやっぱり少しずつきちんと発信していくとか、メッセージを出していくということが必要ではないかと。

【石井知事】

他に何かご意見ございませんでしょうか。

【富山経済同友会 高木代表幹事】

今朝ほど新聞を見ておりましたら、ODAの話が出ていました。ODAもどンドンピークから半分くらいに財政難で減ってきておりました、私の持論であります「租庸調」、いわゆる国家総ぐるみでODAをサポートしていくという記事が出ておりました。言わんとするところは、今、森市長の話にあったお金＝値上げというところとは私はちょっと違うのですけれども、ただ、その後どうするのかというところは一緒でございます。今般、私の意見も取り入れて、今ほど説明のあった18ページに書いてあるわけでございます。私は5年くらいを目途に、いわゆる庸・調、お金ではない部分で、どれだけの経費節減プラス参画意識、こういうものをお金に換算すると5億になるのか、10億になるのか分かりませんが、こうしたことを、しっかり根付かせていって、そういうものも含めて、いわゆる県民ぐるみ運動も含めてどうしていくのか。ですから、5年くらいを目途に庸・調の分も含めて、租＝料金はどうなるのかというような議論をすることによろしいのではないかというふうに思います。

【石井知事】

はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【商工会連合会 石澤会長】

ある程度の料金引き上げはやむを得ないものと思っておりますが、できるだけ抑えていただきたい。そういうような努力をさらに続けられるというお話ですから、それを可といたします。ただし、料金が上がると、それなりに乗り心地が良くなるのか、利便性が失われないということが、私は条件だと思っております。そういう意味で、前から論議になっております特急、あるいは快速の問題をちょっと触れられましたが、そのことで私から意見を述べたいと思いません。私の福岡の町から金沢へ行って、関西へ行くというのはたいしたことではない。しかし、呉東の方はさぞかし大変だろう、今の状態では。仮に入善から金沢に行く時にどれくらい時間が必要かということ、今日、福岡駅で少し調べてまいりました。それによると、入善の場合ですと、快速ではない現状の鈍行の場合、富山で乗り換えると、9:30現在の時間帯で、富山で8分の待ち合わせ時間があって、金沢までは2時間6分かかるそうです。これが一番早いケースでありまして、普通ならば2時間半。そうすると、金沢から大阪までさらに2時間半かかりますから、結局、入善から大阪に行く時には、4時間半から5時間かかる。これでは利便性が高いとは言えない。非常に呉東の皆さんは大変だろうと、このように私は思っております。しかも富山と金沢で2回乗り換え

になる。今、快速をかなりの数入れられれば、ある程度解決するかもしれませんが、快速を入れても15分くらい短くなる程度のものではないかと。やはり特急を、金沢止まりを富山止まりにする、そういうようなことが必要ではないかとこのように思いますので、これにより難しい問題はあると思いますけれども、JRの都合ではなしに、この第3セクターの立場を考慮して、今後とも特急の実現、快速のインターバルの短い運行について努力を願いたい。そうしないと運賃の値上げが県民には理解されないのではないかと。

利便性、乗り心地がよいということにさらに力を入れてもらいたい。新型の車両が発足と同時に全部そうなればいいのですが、そうはならないとお聞きします。できるだけ早く新しいタイプの車両でやっていただきたい。だいぶん好評なようで、なにか都会に行ったような感じを皆さんしておられる。全車これをできるだけ早く導入をしてもらいたいとこう思っております。

【石井知事】

他に何かございませんか。

【高岡市 高橋市長】

少し切り口が違うかもしれませんが、一つは料金のお話しについては、県をはじめ色々ご努力いただいていることに感謝申し上げたいと思っておりますが、料金は最終的には経営の収支からくるものですので、引き続き経営努力をお願いしたい。私ども市町村も経営について言葉はあれですが、監視、ウォッチをしていくというふうには思っております。

お願いと言いましょうか、在来線の特急はなくなるという話を伺っておりますが、そうしますと、必要な時間に乗れるという利便性は確実に落ちるわけですので、便数の確保については必要な時間帯に必要な本数が確保できるようご努力を引き続きお願い申し上げたいのが一点です。

それから、特に西向きに向かっては金沢での乗り換えが余儀なくされるわけですが、これは黒部さんも同様かと思っておりますが、私ども高岡市は新幹線分離駅でございますので、特急が新幹線に振り替わると仮にいたしましても、1回乗り換えが増えることとなりますので、乗継利便性ということについては格段の配慮をお願いしたい。

一つは特に金沢まで参ります時の料金の設定、いわゆる両方で初乗りになるということについての今後の改善。

それからそれぞれ乗継のダイヤの利便性が確保できるかということ。

もう一つは物理的な動線の問題かと思っております。高岡駅、新高岡駅それぞれ動線の工夫はそれなりにいたしておりますが、金沢駅での動線の確保というのがどうやってされているのか私どもは全く承知できないところがございま

す。そういう意味で、県なり、在来線会社として、JRさん、或いは隣接する在来線会社と協議、交渉が必要かと思えますので是非ご努力をお願いしたい。

それからこの対策協議会はこれで最後かと思えますけれども、利用促進協議会という形に変わるということでございますが、経営努力を求めていくことについてもなにかしら私どもの意見の反映ができるような場として活用できないものかと思っておりますので、この点についてもご配慮をお願いしたい。

【石井知事】

他に何か。

【商工会連合会 石澤会長】

なぜ、特急の金沢どまりを富山どまり、利用できるのは富山と高岡になりますが、なぜこれが実現出来ないのか。試算をした結果と聞いたのですがどうもそこが理解できない。県民にも理解できるようにしていただきたい。私はこのような問題を解決するためには絶対サンダーバードを終点、或いは始点を富山に。だいたい、サンダーバードというのは富山の名称ですよ。そういう意味では、是非特急の富山どまりの実現に努力をしていただきたい。

【石井知事】

だいたいご議論もつきましたでしょうか。

【朝日町 脇町長】

この間の激変緩和等の苦勞に感謝申し上げます。朝日町だけではありませんが、特に、朝日町の場合は高齢化が進む中で、公共交通の充実は大切なことです。それで、特急は走らないということですから、パターンダイヤが実現できることを要望します。それをするためには、黒部どまりの往復10本を泊まで運行してもらって、新潟との相互乗入れによって、私の試算ではありますが、昼間1時間に2本の列車を富山の方に走らせることができる。そのうち1本は快速で走らせることにしても、住民の利便性はより増すということでございます。今日報告をいただきました快速についての料金を設定するというのは私個人的にはいかなものかというふうに考えております。念のために、泊-富山間は48分であります。そして、泊-糸魚川間は27分であり、快速は泊-富山間34分で有機的にダイヤを組めば、本当に自分たちの並行在来線だということが住民の皆様にも理解される、そういうふうに思いますので、先ほど言いました時間ですとパターンダイヤは十分に組めますし、車両

や乗務員の効率化も図れると思いますのでご検討をいただきたいと思います。

【石井知事】

他に何かございますか。ご熱心にご議論ありがとうございました。これまでいただいたご意見を大きく分けると、運賃水準について今回の運賃の設定の関係もあり10年目以降も含めて、中・長期的にかつ他の交通手段とのバランスなども色々考える。運賃が安ければ安いほどいいというわけではなくて、適正負担というようなことを考えるべきだというお話。

あと、乗換えの問題で特急が仮に廃止される場合、乗継利便性に配慮して欲しいという話。また、そもそもなぜ特急が継続できないのかよくわからないというお話。

それと最後の朝日町さんのお話ということだったと思います。

最初の、「運賃水準はどうあるべきか」という点は、これまでも協議会で色々ご意見をいただいてきましたし、その場で私なりの意見を申し上げてきましたが、運賃を決定するときは、これまでの運賃水準との関係がどうだったかということも考えなければいけません。できるだけ並行在来線が安定的に運営できるような運賃水準にしなければいけない。同時に、他の交通手段を活用されている県民の皆様も数としては非常に多いわけですから、そうした方々とのバランスにも留意しなければならない。こういうことはまったくおっしゃるとおりで私もそのとおりだと思います。ただ、同時に現に利用されている皆様を中心とにたかく上げないでほしい、特に、通勤・通学については、是非とも据え置いて欲しいという意見がタウンミーティングとか意見交換会をやりますと非常に多い。同時に県議会でもそういう議論がたくさんございました。運賃水準については、今、ご意見の中でも理解できると言っていたと思いますが、石川県と富山県を行き来している方も結構多いものですから、やはり石川県との運賃水準とのバランスも自ずから目配りをしなければいけない。総合的に考えて今のような水準でいかがかと。ついては、1月に1.15倍～1.19倍程度以内と言ったとき以降、それまでも色々努力をしましたが、国のほうでも並行在来線に対する初期投資、あるいは初期投資に準ずるようなものについては個別の都道府県なり市町村の負担というのは大変だから、交付税措置の新しい制度を創設していただいたということもございます。そうしたことで、県の公的負担でいうと交付税が43億円くらい増えたこととなります。その一部を利用者に還元することも踏まえて今回の運賃水準にした。なるべくバランスの取れた形にしたということもございます。

10年目以降のしっかりした見直しを出すべきだということもおっしゃる視点は大事だと思うのですが、10年たつと国の制度もだいぶ変わってくるということもございますし、これまで色々議論してきた「新幹線ができれば税収

が増える」という議論とか、10年後にはどうなるのかというのもございます。長期的な視野はもちろん持っていかなければいけません、色々なことを念頭においてやってまいりたいと思います。

特急がそもそも廃止するのはどうしてかというのは、これまでも何度も事務方からご説明しましたが、JR側から言わせれば新幹線を開業するということは、従来の特急を新幹線に振りかえるためにやっているわけだから、特急が残ると特急に乗るお客さんがそれなりにいるわけですから、新幹線の経営の問題になる。特急に乗る人がそれなりに増えると、例えば、新幹線の停車回数を減らすという問題にもなる。現実的な財政面でいうと今のルールですと、特急を1編成走らせると年間6,500万円赤字が増える（貨物線路使用料の減収分）という計算になりまして、そうすると、もっと料金を上げるとか、もっと公的負担を増やすと。皆様がそれでもいいと、金も出すと、大いにやれとおっしゃるならば、JRと折衝いたしますが、なかなか言うべくして難しいということです。我々は特急の継続をあきらめたわけではなくて、引き続き交渉いたしますが、大変客観情勢は厳しいということでございます。

呉西、呉東地域によって色々事情はあると思いますが、東京行きはもちろん便利になりますが、乗継利便性とかを含めた解決は、本当は早く敦賀まで、大阪まで新幹線を伸ばすというのが根本です。それを国の政策で進み方が遅いからこういう問題になっているわけであって、まず本筋は早く新幹線を延伸しましょう、みんなで団結しましょうというのが1点。それまでの間は皆様ご不便もあるかと思いますが、なるべくご不便をかけないように精一杯努力してJR、石川県側と折衝する。新潟県境との関係もお話がありましたが、新潟県側とも議論して最大限努力していくということでご理解いただければと思っております。

こんなところでご理解を賜りたいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

【商工会連合会 石澤会長】

特急を走らせることが大変だということはわかります。しかし、呉東の方は大阪においでになります。私は何本も必要ではないと思います。大阪に行く場合は社用とかそういう場合だと思いますが、限られた時間に集中して1本、利用度の高い時間帯で活かすという方法もあるのではないかと。10本も15本も特急を走らせる必要はありませんので、1日に片道2本くらいあれば十分に対応できるのではないかとと思うのでご検討をいただきたい。

【石井知事】

特急の問題は先ほど申し上げたとおりですが、例えば、代わりに快速列車

をどうするかとか色々なことがまだあると思いますので、JRと折衝する。また、経営問題としても詰めていきたいと思います。

それから先ほども言おうとしましたが、例えば、金沢が非常に有利になって1人勝ちという議論がありますが、冷静に考えると、石川県は駅が1つしか出来ないが、富山県は3つ一挙にできる。一挙に出来るからこそ特急の問題が出るのであって、金沢以西にはそもそも新幹線が来ないわけですから、そう考えると私は富山県はいいポジションにあるので、そのポジションをいかに生かしていくか前向きに考えていただくと同時に経過的に不便になることも確かにあると思いますので、そこを出来るだけ少なく、みんなで知恵を絞って協力する。JRや国にもしっかりもの申す。最近もいくつか制度改正もしていただきましたが、やっていくことでご理解いただきたい。

高橋市長から市町村は在来線の経営がうまくいくようしっかり監視、ウォッチしていきたいとありましたが、もちろん監視、ウォッチもしていただきたいのですが、並行在来線会社の経営がうまくいくようにみんなでマイルール意識を持って盛り上げるということでも、高岡市長はよくやっておられますが、引続きご尽力いただきたい。

また、この協議会は利用促進協議会に発展的に解消するような形になりますが、もちろん安全が大前提ですが、続いて利用促進、利便性確保ということで引き続き協力し合ってやっていくということでご理解を賜りたい。

他になにかございますか。

【滑川市 上田市長】

今の富山駅での東から西、西から東への停車時間が長すぎないか。10分も待たせるといのは解消した方がよい。

【石井知事】

おっしゃるのは現状のJRの問題でしょう。

【滑川市 上田市長】

そうです。

【石井知事】

待ち時間がやたらと長い時間帯があるのは私もたまに使うので感じています。なにが原因かという1番大きいのは特急が走っているからなんですよね。今度特急は新幹線に移るわけだから、そういう意味では、普通(列車)の部分は非常にダイヤが組みやすくなる。乗継とか色々なことに配慮しやすくなるので、そういう点で私は改善できると思いますし、そういう努力をし

なければならぬと思っております。

【滑川市 上田市長】

いずれにしても、乗っている人が富山駅でガラガラと立って待つのはかなわない。そこから利便性を感じていただくことが始まりだと思います。

【石井知事】

並行在来線にはいろいろな課題がありますが、今までよりもむしろ便利になったと言ってもらえるように努力をしていかなければいけないと思います。

それでは、これでだいたい議論は尽きたということだと思いますが、特にご異論がなければ、原案どおり承認して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】

はい、ありがとうございました。

それでは、皆様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。

協議事項は以上でございますけれども、先ほど三セク会社の株主総会で新しい取締役が選任されました。今後、会社では体制を充実させ、鉄道事業許可申請等を行っていくことになりますが、ここで植出社長から一言ご挨拶をお願いします。

【植出社長】

並行在来線株式会社の植出でございます。皆様方には当社の運営に関しまして日頃より格別のご支援、ご配慮を賜っております。厚く御礼申し上げます。

今ほど知事の方からも話がございましたが、先ほどの臨時株主総会におきまして2名の民間の方の取締役の選任のご同意をいただいたところでございます。これから2年後の開業に向けまして民間のノウハウ、知恵も活かしながら、今日この対策協議会の場で出ました様々なご意見、こういったものも参考にしながら、いかにして県民の足を守り、そして県民の皆様方に喜んでいただけるかを考えながら一生懸命運行計画を考えてまいりたいと思います。

今年の秋には鉄道事業の許可申請を行うわけでございます。それまでに皆様方のご意見もさらに頂戴いたしたいと考えております。今後とも私が先頭になりまして、当社が健全な経営ができるように精いっぱい頑張っていきたい

たいと考えておりますので、どうか皆様方の今までにまさるご指導、ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

【石井知事】

ありがとうございました。

これでだいたい議論も出尽くしたようですので、そろそろ閉会とさせていただきます。ただこうと思いますけれども、せっきくの機会ですから何か一言あれば。

【上市町 伊東町長】

色々意見が出まして、落ち着くところに落ち着いたと思っております。ちょっと別の角度でお願いしたいのは、新幹線が来て困るのはどこかということ、大学病院、特にお医者さんの関係です。前例として、埼玉大学、新潟大学では新幹線開業で地元の病院へ就職するお医者さんが激減した。要するに、大学は資格をとるだけで地元に残らない。こういう話が前例として顕著ですので、大学は文部科学省、医者との関係は厚生労働省でございますけれども、県は、地元で富山大学医学部を持ちあげてきたわけですから地元に着いて頑張っていたきたいという気持ちがあるわけです。富山県の子どもがただ医学部に行けばいいというものではないと思えます。

なにか歯止めをかけることを国と大至急協議していく必要があると思えます。新潟の市町村の病院はお医者さんが少ないという話はよくわかる。私どものような辺鄙な病院ですけれども、まだ医者がいるということで逆に評価してくれる。これは大学の院長の話ですが、少なくとも新幹線が来たときにこの問題に手を打っておく必要がありますよと、新潟大学や埼玉大学がそうであったということで、頭の隅においていただいてしっかりと対策をとっていただく必要があると思えます。

4 閉会

【石井知事】

医師確保の問題は全国的な問題で、日本の地方の中では富山県はいい方だと思いますけれども、おっしゃることはよくわかりますので、しっかりと勉強させていただいて各省庁にも働きかけもしたいと思えます。

それではよろしいですか。(意見なし)

それでは皆さん大変お忙しい中ありがとうございました。これで並行在来線対策協議会を閉会させていただきます。ありがとうございました。