

平成 24 年度 第1回富山県並行在来線対策協議会 議事録

日時 平成 24 年度 5 月 21 日(月) 15:00～16:30

場所 ANAクラウンプラザホテル富山「鳳の間」

1 開会

【司会】

ただいまから、「平成 24 年度第 1 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挨拶申し上げます。

2 会長挨拶

【会長：石井知事】

皆様今日のご苦勞様でございます。

本日、「富山県並行在来線対策協議会」ということで、お集まりいただいたわけですが、お忙しい中ご参加賜りまして、誠にありがとうございます。

先ほども、北陸新幹線についての合同決起大会がございましたが、ご周知のとおりで、土木構造物の実施率も、5月1日現時点で97%、また、金沢開業が2年半後に確実だということと、敦賀までの延伸も一応決まったということがございます。なお、これに関連して、先ほども話題に出ましたので、申し上げますと、敦賀から大阪までの延伸に関連してですね、フリーゲージトレインの話が出ました。これについては、利用者の方の利便性の向上という点から言うと、ひとつの方策として、やむを得ないと思っておりますが、あくまでこれはフル規格で大阪までつながるまでの暫定措置であるということ、これは石川県、福井県の両県知事や関係者ともご相談させていただいて、そういう暫定措置であると、あくまでフル規格で大阪までつないでいただく、という前提で、国に対して了解するというようにいたしております。

また、今日の本題であります並行在来線でございますけれども、大変厳しい見通しでございますので、JRから引き継ぐ資産をですね、できるだけ、一番良いのは無償なんですけれども、低額とする方向での交渉を進めてまいりました。詳しくは、後ほど事務局からご説明させていただきますが、ひとつはJRから引き継ぐものをできるだけ新型車両を増やしてもらいたい、かつ減価償却

が済んだできるだけ安いものにしてもらいたいという、ある意味で都合のいいことを申し上げているのですけれども、おかげをもちまして、21編成のうち3分の2ぐらいは新型のものをまわしてもらえないんじゃないかと。またその前提としてですね、城端線から今富山駅のほうにJRの電車が乗り入れておりますけれども、特に通学・通勤にですね。これを引き続き、その乗り入れを認めてもらうということについても、前向きに検討すると真鍋社長から表明がありましたので、これは一歩前進だなと。そうすると必要車両も1編成減るといようなことになりまして、必要車両が21編成、とまあこういうことになるわけでございます。

そのほか、例えば、隣県の石川県との関係ですけれども、先日、石川県の谷本知事も懇談会を開催した中で、この並行在来線、お互いに単独会社ということで進めておるわけですが、このことによって利用者の方々が不便になってはいけないということで、お互いにですね、富山側からは金沢駅まで乗り入れる、また、石川側からは富山駅まで乗り入れる。かつ、乗り継ぎの運賃ですけれども、従来よりその結果として運賃が上がったということでは困りますので、石川県側、富山県側それぞれ割引をしたいということで概ねの合意をしたところでございます。

これから今後の方向についてご審議を賜って、前にもお話申し上げたとおり、今年の7月には準備会社を立ち上げる、できれば来年の夏頃までには本格会社に移行する、こういうふうにして、一般の県民の皆様からもそういうことなら安心だなという体制をとりたい。また、それまでの間には、できればこの年末ぐらいまでには、JRとの交渉も取りまとめて、なんとかさらにまだ残っているいろんな課題もありますので、できるだけ低額で資産を引き取るということでもがんばっていきたいと思います。また、これについては、今日米原さんも高木代表幹事の代理でお見えですけれども、県議会や市町村長さん、いろんな皆様からご支援を賜っておりますこと、この機会に厚く御礼を申し上げたいと思います。今日は皆様ひとつよろしくお願ひします。

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ます。議事進行は、協議会規約第7条により、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、次第に従って、会議を進めさせていただきます。お手元の資料により、議事を進めさせていただきます。まずは、協議事項のうち、議案第1号及び議案第2号は相互に関連しますので、一括して事務局から説明させていただきます。

◆事務局より、議案第1・2号について説明

【石井知事】

続いて、平成23年度収支決算について、監査報告をお願いします。

◆監査報告

【上市町 伊東町長】

それでは、監査報告をさせていただきます。右上隅に「議案第2号」と記載されている資料の2ページをご覧ください。平成23年度収支決算について、黒田監事と監査を実施し、証拠書類、帳簿などを精査したところ、適正に執行されていたことを認めます。以上でございます。よろしくをお願いします。

【石井知事】

ただいまの事務局の説明及び伊東監事さんからの報告がありましたが、ご意見、ご質問等がありますでしょうか。

【石井知事】

それでは、原案どおり承認ということでよろしいでしょうか。

<異議なし>

【石井知事】

ありがとうございます。皆様のご賛同をいただきましたので、議案第1号及び議案第2号については、原案どおり承認とさせていただきます。

続きまして、議案第3号及び議案第4号、これも相互に関係ございますので、一括してお諮りします。事務局から説明いたします。

◆事務局より、議案第3・4号について説明

【石井知事】

ただいまの説明に関して、ご意見、ご質問等がありましたら、ご発言願います。

【石井知事】

特段の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しょうか。

<異議なし>

【石井知事】

ありがとうございます。議案第3号及び議案第4号は、原案どおり承認とさせていただきます。本日お諮りした議案については、以上でございます。

(2)今後の主な検討・協議事項

【石井知事】

続きまして、並行在来線に関する今後の主な検討・協議事項として、今後の主なスケジュールについて、事務局から説明いたします。

【事務局】

それでは資料1をご覧いただきたいと思います。今後の主なスケジュールですけれども、その前に、先ほど、知事の挨拶にもございましたけれども、先週の15日のJR西日本の真鍋社長との会談結果についてご報告させていただきたいと思います。資料の方は参考資料1をご覧いただきたいと思います。5月15日にJR西日本の本社のほうで会談をした結果を簡単にまとめてございます。今回は製造に2年程度要するとされております車両について、重点的に交渉したわけでございますけれども、まず要望の非常に高かった城端線の並行在来線への乗り入れにつきましては、継続の方向で前向きに検討するとご回答いただきまして、事実上乗り入れの継続が確実になったものと考えております。また、その結果、必要車両数につきましても、1編成少ない21編成とすることが可能となったものと考えております。

次に、車両の関係でございますけれども、新型車両を要望していたわけでございますが、会談の結果、必要編成数の3分の2程度の14編成は現在走行している新型車両を譲渡していただけるという見込みになりました。その結果、先ほどの城端線の乗り入れ継続による編成数の減と合わせまして、初期投資額は

概ね 50 億円近く減額できる見込みとなったところでございます。これにつきましては、当初の収支予測では、1 編成あたり新型車両の新造価格を 4.6 億円と見込んでいた分が、この譲渡分については、減価償却等が進みまして、約 3 分の 1 の価格で譲渡される見込みということでございます。これによりまして、少なくとも経営分離後には、県東部地域を含めて、県下全域で新型車両が相当数運行できる見込みになったわけでございます。また、JR に対しましては、今後とも車両を含め、その他の鉄道資産についても極力低額となるよう引き続き粘り強く働きかけてまいりたいと考えてございます。

続きまして、参考資料 2 が次のページにございますが、ご覧いただきたいと思っております。これは第 1 次経営計画概要に対しまして、県のほうで 2 月から 3 月にかけて県民の方にパブリックコメントを実施した結果でございます。県民の皆様からたくさんのご意見をいただきまして、資料の方には現時点での考え方を整理してございますので、またご覧いただきたいと思っております。こういうご意見につきましては、今年度取りまとめる予定にしております経営計画概要の最終版の検討にまた参考にさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

それでは、資料 1 に戻っていただきたいと思っております。今後のスケジュールについて簡単にご説明させていただきます。本日の協議会に続きまして、7 月 4 日を予定してございますけれども、準備会社の発起人会を開催したいと考えています。発起人につきましては、次のページにありますように、今回の準備会社への出資予定者全員を発起人として準備を進めたいと考えておりまして、また、出資額につきましては、1 月の協議会で同意をいただいた額となっております。また、民間企業さんにつきましても、県のほうから別途、記載の 4 社にお願いをいたしまして、同意をいただいているところでございます。

7 月 4 日の発起人会では出資金のほかに、定款や設立時の取締役などを選任いたしまして、その後、7 月中旬までに出資金の払い込みをしていただきまして、取締役会を開催し、代表取締役の選任、それから 7 月下旬に会社の設立登記をしていきたいと考えております。会社のほうでは、秋ごろに 25 年度、第一期生のプロパー社員の募集と採用を行っていききたいと考えております。協議会のほうでは、秋ごろには幹事会を開催いたしまして、経営計画概要最終版の素案などについて協議できればと考えております。JR との交渉につきましては、年内をめどにというふうに考えており、来年 1 月には、そうした JR との交渉もふまえて協議会を開催いたしまして、経営計画概要のほか、増資額、それから運賃水準、経営安定基金などについてもまとめていけないかなというふうに考えております。それから、25 年度には前半に増資を行いまして、本格会社に移行したいと考えております。それから、後半には会社としての経営計画、そ

れから、国への事業許可申請を行いまして、26年度末の開業に向けて、準備を進めていきたいというふうに考えているところでございます。以上です。

【石井知事】

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等がありましたら、ご発言願います。

【石井知事】

特段、異論がなければ、もし何かご異論があれば、後ほど聞かせていただいても結構ですけれども、今ほどのスケジュールを基本に進めていきたいと思いますので、引き続き、各委員の皆様のご協力をお願いします。

続きまして、前回、そろそろ一定の仮定をおいたら、どういった運賃水準になるのかといったことを是非、事務局の方で検討して説明して欲しいという声が出ました。そういったご意見をふまえて、運賃水準等についてどうなるのかという試算を出しておりますので事務局から説明いたします。

【事務局】

それでは、資料2をご覧いただきたいと思えます。運賃水準等の検討ということで、何枚か資料がセットされてございます。まず、経営収支が均衡する運賃水準について試算しております。ケースにつきましては、ケースAということで、初期投資、出資金充当分を除く分でございますけれども、それと開業後、約10年間の投資を三セク会社が借入する場合ということと、ケースBといたしまして、その経費を公的支援する場合ということで、昨年度、第1次の経営計画概要でパターンに分けて試算をしてございます。

左側の方でございますけれども、収支予測ベースということで24年1月にまとめた収支でございますが、その時には初期投資額が256億円から288億円ということで、このうち車両を含むJR鉄道資産、これはJRとの交渉対象額になっているわけでございますが、198億円から230億円ということでございます。その間の平成37年までの10年間累計収支を今回記載してございますけれども、運賃を現行のJR水準とした場合には、ケースAにつきましては、約313億円から326億円というふうに10年間累計で300億円以上の赤字が発生するという試算でございます。それで、ケースB、公的支援をもし行うとした場合には、約49億円から52億円ということで、50億円前後の赤字が発生するという結果でございます。それを収支均衡するような運賃水準がどのくらいかということで計算してみますと、ケースAにつきましては非常に大きな赤字額ということでございますので、運賃設定が不可能ということでございます。これは運賃を

上げれば上げるほど、逆に利用者が離れていくということで「逸走率」という概念がございます。それを考慮いたしますと、運賃収入が最大となる水準、これ逆算しますと2.85倍ということになるわけですが、それを超えても逆に収入が減ってくるので収支が改善しないということになります。ですから、この水準でやっても収支が均衡しないという結果になっているわけでございます。一方、ケースB、公的支援をもし行った場合につきましては、約1.3倍の値上げをする必要があるだろうということでございます。

それから、右側の方でございますけれども、右側の方は、今回知事とJR社長との面談結果を踏まえた試算でございます。初期投資のほうは、50億近く減額するということでございますので、209億円ということで、ある程度旧型車両も使うということが前提での試算でございますけれども、209億円ということになります。JR鉄道資産で譲渡交渉の対象となっている車両を含む資産については151億円でございます。同じく、現行のJR水準で収支を計算してみますと、約10年間でケースAでは、やはりまだ268億円の累積赤字が出るということでございます。

ケースBでは約44億円の累積赤字ということで、1月の時点と比べると、下がるという結果になってございます。それで、収支均衡の運賃水準がどの程度かということで試算してみますと、やはりケースAでは先ほどと同じ理由で運賃設定が不可能という結果になってございます。ケースBでございますけれども、これが1.25倍の値上げということで、1月の収支ベース、1.3倍でございますので、これより低い値上げで計算できるということになってございます。この1.25倍の値上げという水準でございますけれども、先行事例4社でございますけれども、先行の並行在来線の会社の値上げ水準と比べて、最も低い水準を実現しているということになってございます。参考までに、左下の方に先行事例の運賃水準を記載してございます。通学定期、通勤定期、定期外、定期外というのは普通運賃でございますけれども、それぞれJR時代と比べて、何倍に設定しているかということでございます。並行在来線会社は、先ほどの4社の中で、例えば、通学定期で見れば、1.27倍から1.65倍にしているというような事例でございます。それから、後でまた説明しますが、JR3島、これは、JRでも本州の3社と北海道、四国、九州の3島というのは運賃水準の体系が異なっておりまして、3島のほうが若干高い設定をしているということで、参考までに記載してございます。先ほど、1.25倍というのが、先行事例の中で最も低い水準というのが、この並行在来線会社の通学、通勤、定期外が一番低いところが、1.27倍、1.29倍、1.24倍ということになってございますので、ならして1.25倍の値上げで計算できるということは最も低い水準が実現されているのではないかとということでございます。ただ、利用者の利便性とか、タウン

ミーティングなどでの県民のご意見をふまえ、運賃値上げをもう少し抑制する
とした場合にはどの程度になるかということで試算をしているのが右下の方で
ございます。

ここでは、3つのケースに分けてございまして、ケース1につきましては、
通学定期につきまして、JR3島の低い方に合わせて、抑制したらどうかとい
うことで、これはJR3島の低い方というのは、1.1倍ということでございま
すので、通学定期のみ1.10倍にした場合に、どうなるかという試算をしてござ
います。通勤と定期外は、いまの1.25倍のままということで行きますと、約
10年間で必要財源が5億円必要になるという計算でございます。

ケース2は飛ばしまして、ケース3は、もう少し利用者の負担軽減の観点か
ら、挙げていますけれども、通学定期を据え置きにする、JR時代と同水準にす
るということ、それから通勤定期とか定期外については、JR3島水準に抑制
してはどうかということで試算しますと、具体的には通学定期を1.0倍、通勤
定期を1.19倍、定期外を1.12倍という試算でございますけれども、そうした
場合には23億円の所用額が必要になるという計算でございます。

ケース2はその激変緩和という形での設定でございますけれども、開業3年
間はケース3で低く抑えまして、その後はケース1にするということで試算し
てみますと、それぞれ運賃水準はケース1とケース3を組み合わせた形でござ
いますけれども、3年間のみケース3にしたということで計算しますと、必要
財源は約10年間で11億円という計算になるわけでございます。

試算の方は以上でございますけれども、こうした運賃水準を実現するため
にはいくつかポイントがあるというふうに考えてございます。これについて、次
のページをご覧くださいと思います。論点は2つあると思っております、
まず初期投資額、出資金充当分を除く初期投資額に対する資金手当てでござ
います。1月の収支予測ベースでも初期投資のうち、出資金を除く分というのが
約208億円から234億円と、今回のJRとの交渉中ベースでございますけれ
ども、それでも171億円ということで、相当の額の資金が必要になるというこ
と、先ほどご説明しましたとおり、ケースA、これは三セク会社が借入するパ
ターンでございますけれども、収支均衡する運賃水準の設定ができないというこ
とでございますので、事業そのものの継続が難しいということになるというこ
とでございます。これにつきまして、JRに対して必要資産について、さらに
極力低額になるように、引き続き折衝する一方で、将来に渡って安定的な鉄道
経営を続けていくためには、国の支援の拡充などを含めて、何らかの公的支援
が不可欠ではないかというふうに考えているところでございます。

それから、もう一点の論点でございますけれども、昨年度からご相談させて
いただいている経営安定基金の設置とその支援ということでございます。第1

次経営計画概要では、考え方といたしまして、基金のあり方について、県及び固定資産税の増収がある沿線市町その他、非沿線市町村も含めまして、県及び全市町村が拠出する方向でまとめさせていただいておりますけれども、基金の具体的な用途案といたしまして、開業後の投資、それから、運賃値上げの抑制財源、それから会社間で列車を乗り継ぐ初乗り運賃、これが乗り継ぎ割引の抑制財源でございますけれども、その運賃の抑制財源に充てたらどうかというのが案でございます。開業後約10年間を試算いたしますと、約58から76億円と、この前提と致しましては、開業前の初期投資は、別途公的支援がなされたとした場合としております。内訳といたしましては開業後の投資が52億円ということで、古い車両の更新経費、新しい車両を作る整備費、鉄道事業をスタートいたしましても施設改良等が必要になってきますので、交通ICカードの導入経費等を一部国庫補助が入るものもございまして、それを考慮いたしましても、52億円ぐらいは準備する必要があるだろうということでございます。それともう一点、運賃値上げ、これは先ほど、ケース1からケース3まで示しましたけれども、5億から23億円ということでございます。それから、初乗り運賃の抑制でございますけれども、先行事例等を参考にいたしまして、例えば、会社の境界から10キロ程度の区間を想定いたしますと、約1億円の経費が必要となるということでございます。それらをまとめると、58～76億円という試算になります。また、以前からこの協議会でもご意見のございました、新幹線沿線の固定資産税でございますけれども、参考までに記載させていただいております。約10年間で140億円ということでございます。また、並行在来線の固定資産税につきましては、JR時代と比べまして、税制特例等で2分の1になるということをご考慮いたしますと、差し引きで119億円ということでございます。この内、地方交付税の基準財政収入額に算入される分を除いた、いわゆる純増分の25%を計算いたしますと、約30億円と試算されるわけでございます。いずれにいたしましても基金につきましては、県及び固定資産税の増収のある沿線市町、そのほか非沿線市町村を含め、全市町村が拠出する方向で、協議を進めていきたいというふうに思っております。

また、運賃水準の検討にあたりましては、まず1つは、この経営安定基金を活用いたしまして、運賃値上げを一定程度抑制していくのが適当ではないか、ということでございます。それから、2点目は特に、学生の定期につきましては値上げを抑制し、負担が増加しないよう配慮すべきではないかということでございます。それから3点目と致しましては、国の並行在来線への支援、それからJRとの交渉状況、利用促進による利用者の増加なども考慮すべきではないかということでまとめさせていただいております。4ページ目以降は参考資料でございます。若干説明させていただきますと、まず、4ページは運賃水準

の比較表ということで、各会社別のJR時代と比べての運賃の値上げの倍率を記載してございます。それぞれ、通学定期、通勤定期、定期外とこれだけの運賃値上げをして、経営を工夫してやっておられるということでございます。それからJR 3島、北海道、四国、九州につきましては、本州より若干高い設定をしているということでございますけれども、こういう倍率でですね、計算できるということで、参考までにお示ししてございます。

それから次のページ、5ページでございましてけれども、これは、定期の割引率のJR比ということで説明させていただきたいと思えます。定期の割引率、前のページでもご覧いただければ分かるように通学定期や通勤定期は各社とも高い倍率で設定していらっしゃる。定期についてはJRさんもそうなんですけれども、相当割り引きがかかってまして、その水準がどの程度かというのが5ページ目の資料でございまして。表の見方は、まず定期外、普通運賃のJRさんの幹線の鉄道を100円とした場合に、通学定期がどの程度かというものを計算したものでございます。結果的には、JRさんは100円に対して通学は24円、ということでほぼ4分の1になっている、通勤は47円ということで約半額くらいにしているということでございます。それぞれのところがJRの運賃水準と比較した場合に、どの程度の倍率になるかということも数字として記載してございます。県内を具体例として置き換えているのが、下の方に書いてございましてけれども、富山駅から魚津駅間の現行のJR定期外の運賃との比較でございまして。現行では、普通運賃では480円でございます。通学定期、通勤定期につきましても、1ヶ月定期を1回あたりに換算してございましてけれども、JRの普通運賃に比べて、約0.25倍に割落とされているとかですね、通勤定期は0.48倍ということで、金額にしても120円、230円と非常に割安になっているということでございます。これを仮に、均衡する1.25倍にした場合には、普通運賃につきましても、600円になるわけでございますけれども、通学定期も同じ倍率で計算すると150円、通勤定期は290円ということで、現行のJRの普通運賃と比較してもですね、それぞれ0.31倍、0.6倍ということで、割り引きはそれなりにかかる、ということでございます。ちなみに参考までに書いてございまして、地鉄さんの電鉄富山から新魚津間、ほぼ目的地は一緒ですけれども、750円ということになってございます。

それから、最後のページ6ページでございましてけれども、鉄道経営の状況について説明したいと思えます。日本全体の鉄道の利用形態別のデータがございましたので、定期券の利用者というのは、実態上は、輸送人員の過半数を占めているわけですがけれども、運賃への貢献は非常に少ないと、輸送人員と運賃収入をご覧いただければ分かるように、定期外で輸送人員4割ぐらいなんですけれども運賃収入のほうは7割をカバーしているということが見てとれると思いま

す。それから、営業係数で見た指標もご覧いただきたいと思いますが、営業係数というのは100円をきっていれば黒字と、100円を上回れば上回るほど赤字が大きくなるという計算ですけれども、全体では96.7ということですが、通勤とか通学の定期は100円を上回っていますので、そこだけ見れば赤字になっていると、定期外でそれをカバーしているという構造になっているわけでございます。ちなみに北陸本線の営業係数でございますが、米原から直江津間は全体としては赤字になっているという試算が示されていて、150という指標が営業係数として出ているわけでございます。参考までに氷見線、城端線も非常に高い営業係数になっているということがご覧いただけるとと思います。以上でございます。

【石井知事】

ただいまの説明に関して、何かご意見やご質問がございましたらご発言をお願いいたします。

【射水市 夏野市長】

この間、石井知事におかれましては、JR西日本のほうにも積極的に交渉に行ってくださいまして、大変大きな成果を上げられていることに心から敬意を表したいと思っております。当局の皆様におかれましては、そうした中で、細かな試算ということで、詳しくご説明していただいたことについても敬意を表したいと思っております。

確認やお願いというお話をさせていただきます。先ほどのスケジュールにも絡むかもしれないのですが、やはりいわゆる初期投資額、増資という形が今後出てまいります。こちらについては、私の記憶が確かなら、増資分に関しても準備会社を設立する際に出資させていただいたそれぞれのところが、増資にも協力すると、そういうことになっているということを変更して確認したい。そうしますと、次の増資の分が非常に多額になることが予想されます。比率等につきましても、準備会社を設立した際の比率が用いられるかどうかということも、私どもとしては、未確認の部分もあるのかなと思っております。できれば、多額にのぼるということでもありますので、そういうことであれば、早めにお聞かせいただかないと、市のさまざまな事業を今後進めていかなければならない計画も、どこの市町村でもあると思いますので、そういうことを出来るだけ早めに、お聞かせいただきたいと思っております。

あと、経営安定基金のほうです。もちろん、並行在来線の運営会社が安定的に経営できるように、また、利用される方々の利便性を考慮しながら、運賃の関係などのご説明をいただきましたが、そういったことを実施する考え方とし

て、関係の皆さんが出資するのは大事であると思っております。その中で、かねてから申し上げていますが、新幹線の沿線自治体につきましては確かに、固定資産税が入るわけなんですけれども、この資料の書き方だと、純増分がこれだけあるから、これだけ出しなさいという言い方にも聞こえるのですが、沿線自治体においては、新幹線の工事を進める上で、例えば地元対策費だとか、そういった部分で、あまり表に出てきていないような、実際に地元市町村が負担している部分もあるわけでございます。また、今後もそういった新幹線の対策というものの経費も見えてくるということになりますと、固定資産税がこれだけ入るから、これだけ出しなさいというような、今の資料の説明の中では見えてくるので、そうではなくて、もちろん負担分は負担分として、出していかねなければならないと思っておりますが、そういう中で、十分に検討していただいて、だいたいどれくらいが妥当なのか、そういったことについてもまた、こちらでお話しする部分もあるかもしれませんけれども、そういった地域の中では、そういう経費も使っているということをご理解いただきたいと思っております。

【事務局】

最初のご指摘の増資でございますけれども、夏野市長さんのご指摘のとおり、前回の年明けの協議会（H24. 1. 23）で、負担割合については同じ割合で拠出、出資を行うことをご確認いただいたところでございます。一方で、今後、車両につきましては、今回こういった形になりましたけれども、それ以外の資産につきましても引き続き交渉を進めておりますので、そういった形で、金額の方については変動してまいると思っております。同様に、今年を目処にJRと交渉しておりますので、なるべく早く、そういったものも妥結した上で、年明けに議会に、市町村さんへも提案できるように、早めに交渉を進めて、また、数字につきましても、お示しできるように努力したいと考えております。

それから今、固定資産税のお話がありましたけれども、今回の資料には、まずは基本的にどういう費用が今後必要かということをお示しさせていただきました。開業後の様々な投資が必要でございますし、いくつかのシミュレーションでお示しましたけれども、運賃値上げを仮に抑制するとすれば、さらにそれに加えて、費用が5億円とか23億円とかがかかってくる。そういったものをどう負担していくかがこれからのご相談ということでございますけれども、まずは、必要な費用をお示しさせていただいたというところでございます。

【黒部市 堀内市長】

それでは、私のほうも確認をさせていただきたいのですが、まず、出資の話は当初は初期投資額の2割という考え方で進んでいたと思うのですが、その初

期投資額が軽減されることがあった場合は、出資額が予定より減るのかどうかということが1点。

それから、新型車両の件について、知事のご努力によって約3分の2がJRさんのほうから、低額で譲っていただけるということではありますが、経営安定基金にも大きく関係するのですが、開業後の増資の中で車両の更新ということが書かれておりますが、残りの車両は、この10年間でどの程度更新する予定なのか。例えば、残りのもの全部を更新すると、それだけでも二十数億円の車両経費がかかるというふうに思っているのですが、10年間で更新しなければならぬのかどうかその点を確認させていただきたいと思えます。

【事務局】

最初のご質問でございますけれども、ご指摘のとおり、初期投資の約2割を出資ということでやっておりますので、今、JRとの交渉を進めておりますので、それによって、初期投資が仮に縮まることがあれば、それに応じて出資額も、その縮まった額の2割ということを原則に考えております。

それから次の車両についてでございますけれども、これも現在の試算ではご指摘のとおり、いつまで使うかということは今後の検討が必要ですが、現在の試算では、残りの車両については更新するという前提で、この試算を出させていただいております。

【黒部市 堀内市長】

そうだとすれば、おそらく、今の試算からすれば、当初の予定よりも初期投資額が少なくなるのではないかと思っております。そういうことからすれば、そこを減らすのではなくて、初期投資額の中で車両更新も、私は開業まででできるだけ多くの車両を更新しておくべきだというふうに考えておりますので、初期投資額を減らすのではなくて、その分、設備投資をしっかりとしておくということで検討いただきたいと思います。

【事務局】

旧型車両をどれぐらい使うかというのはあるのですけれども、旧型車両にも一応メリットはあります。それは、新型車両だとどうしても2両編成で、旧型車両は3両編成であるものですから、どうしても朝ですとか、夕方ですとか通勤、通学の時間帯ですと、混み合ってしまうというのが、これは先行で、福井などで導入した時もそういう事象が起きております。実は、県のほうにも、新型車両を全部入れると、電車が混むんじゃないのかという心配の声もいただいております。そういったこともあるものですから、日中とかはできるだけ2

両編成で効率的にやっていきたいとは思いますが、通勤、通学の混んでいるピーク時間帯につきましては、定員の多い旧型車両も併用していくというのが当面のスタートとしては望ましいと考えております。

一方で、それをどこまで、いつまで使うかというのは、車と同じで車検の周期がありますので、それとの費用対効果の関係になってくるのかなと思っておりまして、そういった更新時期についても適切に、効率的になるように検討してまいりたいというふうに考えております。

【石井知事】

今までのご質問について補足しますと、特に固定資産税の表は、今日のご欠席ですが、もともと森市長さんとか、伊東町長さんもそうかな。固定資産の収入があるところは考えてもらってもいいんじゃないかという、かねてからのご主張もありますし、結論は今後いろいろ大いにしっかりと議論しなきゃいけないと思いますが、参考に示させてもらいました。

堀内市長がいまおっしゃった必要なものはできるだけ初期投資でという考え方もわかりますが、全体としてトータルコストが一番合理的で、利用者の利便に資するようになるという形になるようにしていきたい。

【富山市 神田副市長】

経営安定基金について、考え方を述べさせていただきます。

これだけ県も頑張っていていただいておりまして、受益者もある程度広く負担することが必要ではないかと思っています。

通学定期を当面できるだけあげないというのはすばらしい方針であると思います。一方、三セク移行後も全ての人が従来と同じ運賃で、というのは難しい。これは市民の一定の理解が得られるであろう考え方かと思っています。

受益者が広く負担するというのであれば、新幹線が直接建設されない市町村にお住まいの方も新幹線を利用されることから、基金に対し新幹線が直接建設されない市町村の負担があるのもやむを得ない。

先程、固定資産税の純増分の話がありましたが、建設される新幹線そのものについての固定資産税、即ち土地とトンネルなどの構造物については、純増分である25%を出すのか、出さないのかについては、議論があろうかと思っています。ただ、固定資産税ということであれば、新幹線の駅が3つできるが、駅周辺の地価が上がる、又は下げ止まるという可能性があり、そういうところの益も受けていることもある。ひとつのわかりやすい考え方として、新幹線が走っている、構造物があることによって固定資産税が純増するところは基金への負担があるという考え方は妥当だと思います。これを全部出すかというところはご議論

だと思えますが。

経営安定基金については、そういった負担の積み上げのところと積み上がらない残されたところをどうするかという点があります。最初から一律に半々という案もあったようですが、そうではなくて、理屈が合うところは理屈として積み上げていって、難しいところは、やはり県にお願いしたいと思えます。その辺を早めにご議論いただけるとありがたい。

【石井知事】

いろいろご議論がありますが、皆さん、ひょっとしてお忘れかもしれませんが、この開業前の初期投資、特に3ページ以降の計算というのは、開業前の初期投資について別途公的支援がなされたとした場合の数字で、この別途公的支援については誰がお金を出すかということになるのですが、これははっきりとは明示していないのですけれど、経営安定基金について、市町村の皆さんや関係者のご理解が得られれば、この初期投資は、最後は、これはご相談ではありますが、県がかなり背負わなければいけないのかなというふうにも考えています。そういう全体像を見ながら、みんなで並行在来線をいかに維持して、かつ、できれば従来以上に利便性が高まるようにみんながそれぞれ協力していくというのが大事ではないかと考えています。今日はせっかく経済界の方もおられますので、犬島会長、いかがでしょう。

【富山県商工会議所連合会 犬島会長】

並行在来線は、過去から私たちの足でありました。おそらく、今後もそうだろうと思えます。

経済界からすると、並行在来線が三セクになると大変なことになるんじゃないかという認識でいます。膨大な公的支援がない限りは成り立たないという姿を呈している。ただ、そうはいつても、効率、利便性の観点、公共性の問題、将来のエネルギーの問題を考えると、会社設立にあたっては、経済界としても出資等で応分の支援を行うべきだと考えました。

沢山の市町村の関係者がいらっしゃるが、それぞれに大変厳しい財政状況の中、先にやらなければいけない仕事もあると思えますが、その分はわかりませんが、ある程度、お互いに経済界もある程度支援するので、市町村のほうも、固定資産税がどの程度増収になってどうなるということは申し上げませんが、応分のお互いに協力をしながら、この運営会社を支えていかなければならないのではないかと考えています。

【石井知事】

せっかくですから、北経連の永原会長さんも何かありましたら。

【北陸経済連合会 永原会長】

発言の機会ありがとうございます。前は、資本金はだいたい必要な経費の5分の1としたいということで50億円ということであったと思いますが、この方針は変わらないわけですね。このなかで民間には10%でしたかね。この5億をどのように集めるかという、発起人の資料を見ると、3社プラス1というか、4社で1億5千万円あまり出していますが、そうすると、5億はあまり多くの企業から集めるわけではないんですかね。県内には企業はたくさんあるので、出資は広く薄くというやり方もあるし、特定の会社に狙いを定めてお願いするという方法もありますが、どのようにされるのかというのが1点。

経営安定基金はこういう状況から必要だと思いますが、犬島会長がおっしゃったように是非、県と市町村にお願いしたいと思いますが、民間から基金に参加することを考えているのか。たとえば、個人だと、所得税が減免されるとか企業は法人税が免除されるとか、石原都知事が尖閣諸島を購入するといったら、民間から大分お金が集まっているようですよね。県内にはJRが捨てた（手放す）鉄道を県民のために維持しなければいけないと考えている方もいらっしゃるんじゃないかと思うんですよ。もしかすると、いらっしゃらないかもしれませぬよ。このような方がいらっしゃった場合の受け皿を考えていただいたらよいのではないかと。

【石井知事】

もちろん、幅広く、民間の方から浄財をいただこうと思っておりますが、例えば、10%の出資よりもむしろ、寄付の方がよいという企業もいらっしゃる。そうするとその辺は経営安定基金で受け入れたほうがいいのか。あとは事務局から。

【事務局】

最初の準備会社の時点で必要な出資は4社からということであるが、その後、さらに増資しますと5億円程度必要となるので、広く、薄く、県内の企業さんをお願いしたいと考えています。それぞれ企業の規模に応じて額が異なってくると思いますが、お願いしたい。また、そういう際に、出資をしたいという企業と、むしろ出資より寄付が財務の処理上、よいという企業もあり、そういう場合には、たとえば、経営安定基金での受け入れも含めて考えていきたい。

【石井知事】

では、何かあれば最後に言っていただくとして、次の議題、今後の富山県並行在来線対策協議会のあり方について事務局から説明いたします。

【事務局】

それでは、資料3をご覧いただきたいと思います。対策協議会のあり方等についてということでございます。まず、趣旨でございますけれども、この対策協議会、平成17年度に設置させていただきまして、調査研究とか、昨年度は経営計画概要を取りまとめたということでありまして、24年度にはこの最終の経営計画概要を取りまとめる予定でございます。準備会社も設立することになりますと、協議会としては当初の目的を達成させていただく見込みであるということでございます。

一方、先行事例では、こういう本格会社設立後などにおきまして、県、市町村、それから民間団体さんからなる利用促進協議会等を設置されまして、マイルール意識の醸成とか、利用促進の観点から、三セク会社を支援しているところが多いわけでございます。こうしたことから、今後の対策協議会のあり方とか、県民ぐるみで、利用促進に向けた取組みを進めていく組織について、検討していったらどうかということでございます。ちなみに、先行事例でございますけれども、時期はいろいろあるわけでございますけれども、全ての会社について、利用促進的な組織は設けておられるということでございます。

3番目が主な事業でございますけれども、マイルール意識の向上とか広報PRを全体としてやるとか、沿線のいろいろな団体に対して支援をすることとか、駅舎の利用環境の向上を図るとか、あとは経営安定基金の運用調整を行う、などをやっておられるところがございます。今後の検討の視点の案でございますけれども、地域住民とか団体の意欲的な取組みとも連携いたしまして、県民のマイルール意識の向上につながるような、効果的な事業を検討していく必要があるのではないかというのが1点と、現在の対策協議会につきましては、24年度末に発展的に解消いたしまして、新たに利用者の代表の方も含めまして、県民ぐるみで利用促進に向けて取組みを進める組織を設置するのが効果的ではないかということで提案させていただいております。次のページが、先行事例のもう少し細かい設立時期とか、体制とか、実施されている事業についての資料でございますので、またご覧いただきたいと思います。以上でございます。

【石井知事】

ただいまの説明について、ご意見、ご質問等がありましたら、ご発言願います。

【石井知事】

いずれにしても並行在来線対策協議会は今後進めていきますけど、ある段階、来年くらいには、他所の先行事例をみましても、並行在来線をみんなで支えていこうという意味で、利用促進のための組織に衣替えしていくのがあるべき方向かなと思っております。そうしたことに対してはご異存ありませんか。

<異議なし>

【石井知事】

以上で主な協議事項は済んだのですが、この後、参考資料について先に説明させていただいて、全般についてまとめて伺います。では、事務局から。

【事務局】

私の方から今まで説明の無かった参考資料3、4についてご説明させていただきます。参考資料3でございますけれども、これは県のほうで、並行在来線新駅設置可能性調査というのを昨年度行いまして、その結果のご報告でございます。かいつまんでご説明申し上げますと、まず、資料3の1ページ目でございますけれども、(1)前提条件といたしまして、これは平成18年度の調査と同じ箇所を調査したということでございます。ちなみに平成18年度の調査の考え方といいますのは、駅間が4キロ以上の区間のほぼ中央で、概ね5,000人以上の駅勢圏人口、駅勢圏人口といいますのは駅から半径2キロ以内の圏の人口でございます。概ね500人以上の乗車人員が見込まれた区間でございまして、これは、新駅設置の収支が取れる条件ではなくて、あくまでこの7箇所を選定する際に、概ね500人程度というのを基準としたということでございます。駅勢圏人口に乗車習慣という乗車率を掛けまして、乗車人口を試算しております。なお、運賃につきましては現行のJR運賃、駅整備負担というのは行政負担、ということにしております。

(2)の乗車人員の見直しというものは、乗車人員につきましては平成18年度の調査を、最新のデータで見直しまして、ご覧の表にあるような数字になっております。なお、西高岡―高岡間、富山―東富山間につきましては網かけてございますけれども、こちらモデル事例ということで、一定の駅周辺整備を行った場合を想定している数字でございます。ちなみに、調査結果につきましては、3ページ目のA3の資料でございますけれども、こちらをご覧下さい。結果を端的に申し上げますと、西高岡―高岡間、富山―東富山間をモデル事例として、開発を見込んだ箇所以外は30年間のいずれかで赤字に転落すると、特に、新駅1、3、4、6については、開業直後から赤字であるという結果でございます。ま

た、まちづくりの観点から申し上げますと、魚津―黒部間と申しますのは、収支としては20年目までは、黒字が見込まれるんですけども、一方で、土地利用規制により、農振地域で農振除外が必要であるとか、地鉄経田駅との競合があるとか、そういった課題があるということでございます。ということから、なかなか難しいという結果にさせていただいております。

続きまして、参考資料4でございますけども、交通ICカード導入に係る検討状況でございます。昨年度、県のほうで調査をしまして、3つのケースについて検討してまいりましたので、それについての報告でございます。これは、今まで導入していない万葉線ですとか、あるいは並行在来線にどのようなICカード導入方法があるかということで、ケース1につきましては、県内カード、これは地鉄のe com y c aですとか、ライトレールのp a s s c aとの相互利用が可能であるケース、ケース2につきましては、それに加えてI C O C A等との片利用が可能であるケース、ケース3につきましては、それに加えて、I C O C A等との相互利用が可能であるケースでございます。相互利用につきましては、ご覧のとおり、費用が大変多くかかるということであり、ケース1またはケース2が費用面からいうと現実的ということでございます。今後、新幹線開業等により、県外客が多く増えるということも考えますと、ケース2なども含めて、今後関係者との実務者レベルでの検討会を立ち上げて、あるいは、検討の調整を始めて、具体的な導入方法というものを検討してまいりたいと考えております。

【石井知事】

はい、それではこれで参考資料も含めて一通り説明させていただきました。ただいまの説明についてのご意見、ご質問でも結構ですし、これに限らず全般的なご意見でも結構でございますから、よろしく申し上げます。

【富山県商工会連合会 石澤会長】

城端線、氷見線と在来線との関わりについてお尋ねするというよりお願いしたい。城端線の世界遺産、伝統的文化、チューリップ、氷見線の美しい海、おいしい魚、高岡の伝統的、歴史的文化遗产があり、これらは立山と同様に富山県の観光の目玉であります。これらに全国、海外からどう集客していくかが富山県発展につながるし、新幹線開通の意義であると思います。これはまた、在来線にも影響してくることから、申し上げたいと思います。

一例申し上げますと、高岡は現駅と新駅が離れており、新幹線の発着に応じてピストン輸送が必要。これには少なくともいままでの古い車両ではなく、在来線と同等の車両を走らせてもいいのではないかと。

もうひとつは、高岡は2駅ができるが、これは30年後には高く評価されるかもしれませんが、当分の間、現駅周辺に懸念をされる向きがあります。したがって、城端線と氷見線を連結するというはもっともな提案だと思っています。専門家に聞くと、平面交差は技術的に可能であり、地下や高架よりはるかに安くあがるといっています。特にそのためには、城端線、氷見線の電化が必要であると言っています。七尾線は電化することにより、直接大阪から和倉までの乗り入れが可能になり、便利になりました。そういうことからいうと、城端線、氷見線と在来線との関わりは非常に大きなものがあると考えています。

しかし、並行在来線の三セクがスタートすれば、残された城端線、氷見線はこの夢が難しいのではないかとすれば、この実現について、或いは後から参画することとしても、そういう条件交渉が必要ではないか。できることならば、第三セクターの中に城端線、氷見線を入れる、このことが県民鉄道として、県民等しく新幹線の恩恵を受けるという県民の理解を得るためにも必要ではないか。

莫大な費用がかかるとすれば、公的支援をふやさなければならない。公的支援については、国がかつて均衡ある国土の開発をとえながら、北陸新幹線には地元負担を求めました。地元負担をしていないところが太平洋側には沢山あります。そういう意味では、並行在来線には国がもっと支援しても当然と考えています。

特にJRについては、新幹線が開業すれば、在来線は大幅な赤字になるだろう。だからこれを押し付けてきたんだらう。そうすれば、JRはもっと知恵をだしてもいい。少なくとも資産は無償の譲渡でなければならないと考えています。少なくとも限りなくゼロに近い譲渡でなければ、採算がとれないのではないかと。

そういう意味で、今までの県は少し腰が引けていたのではないかと思っていました。しかし、今日の知事とJRの社長との対談結果を聞いていると、かなり努力をされている。50億円の初期投資の減額になったし、車両が3分の1になった。JRに3分の1を飲ませたということは無償で交渉されたと思われ、大変苦労されたと思いますが、国、JRにもっと知恵を出す努力をするよう知事は自信をもって、県民が支えていますから、幸いにも貨物輸送を人質にしているわけであるので、これを活用して、がんばっていただきたい。石井知事さんなら期待にこたえていただけるだろうと思って、知事にエールを送って、これでやめます。

【事務局】

城端線と氷見線との直通化の問題については、今、高岡市さんが事務局をし

ている法定協議会において、今後、検討するとされているところであり、そこでの検討を待ちたいと考えています。

平面交差については、何度もスイッチバックを行う、或いは隣の駅くらいまで行って引き返すかと聞いており、安全面などについても今後、法定協議会で検討されると考えています。

城端線、氷見線については、JRも経営分離後も引き続きJRの方で運行するといっているのです、そういうことで進めさせていただいているところです。

最後に、おっしゃるとおりJRとの交渉も厳しい中で知事が直接行くことによってこのような成果になり、引き続き、しっかりと交渉していきたいと思いません。

【富山県商工会連合会 石澤会長】

JRは城端線、氷見線については、今後、継続して運営することを確約しているのですか。

【石井知事】

その点については、西日本、東日本の社長さんに二人とも入ってもらって、大臣にも入ってもらって、8者会談というものを作りましたが、その席で、城端線、氷見線については、引き続きJRが責任を持って、経営するんですねと確認したところ、ちゃんとやりますと、当時の佐々木社長がそうおっしゃってますし、先般の真鍋新社長にお会いしたときも、それは当然やりますということでもあります。

【富山県商工会連合会 石澤会長】

皆さん心配してますし、白いものに黒いものを書いて約束してください。

【石井知事】

いずれにしても、石澤会長から大変エールというか、大変厳しい、暖かいかつ厳しい激励の言葉をいただきました。今日は米原県議もいらっしゃいますが、平成2年、平成8年頃にああいう形で、政府与党で決めて、当時の皆さん、やっぱり本当は3分の1の地元負担だとか、並行在来線の地元負担だとか、本当に厳しい話だと思われたと思うんですよ。しかし、それをうんと言わないと新幹線をやってやらないといわれるから、やむを得ず、受け入れたわけですが、そこで私は平成の不平等条約とまで言って交渉をしてくれておるんですが、かなり、地方負担についても軽減され、貨物調整金を倍増してくれたりいろいろやってくれてますが、いまの大変力強い激励も解してやっていきたいと思っ

ています。同時に関係市町村長の皆さんにもこれまでいろいろとご尽力いただいておりますが、いろんな経過があって、今日こうなっている並行在来線を県民の皆さんがやっぱり新幹線が来てよかったなというようになるように、みんなでこれをそれぞれ意見交換しながら、支えて、かつ県民のみなさんが自分たちのレールだということ盛り上がっていくような形で、県ももちろん汗をかいていきますが、皆さんもご協力いただければと思います。

【富山経済同友会 米原副代表幹事】

高木代表幹事の代理出席でありますので、一言だけ申し述べさせていただきます。同友会では、新幹線の開業に向けた諸課題や並行在来線問題について委員会を設けて検討を進めているところです。私見としてご理解いただきたいのですが、三セクは全国でたくさんつくられており、出資を通じて応援されておりますが、そのほとんどが赤字であり、利益をあげることは困難であると思います。本来、経営である以上、利益をあげるのが基本ではありますが、通学、通勤という県民の足を守るためには、料金がある程度抑えて、皆さんに安心してご利用いただくというのが基本であり、このために赤字となるのはやむを得ないと考えます。

ただ、今後、通学、通勤以外にビジネスや観光などにどう結び付けて皆さんにご利用いただくかという対策を、経営の中でしっかりやっていくのが基本であると考えます。民間の人たちの知恵を出して、しっかりと利用していただくような運営を図っていくことが大切であると思います。

【上市町 伊東町長】

次の機会までに是非お願いしたいのは、氷見線、城端線、並行在来線を捉える際に、1日に乗降客がどれ位あるか確認してほしい。公のお金を使うとなると、地鉄との兼ね合いを十分考えていかないといけないことを忘れては片手落ちになります。いずれにしても、地鉄は厳しい運営をしているが、並行在来線についても、そんな夢のあるものではないと考えているから、腹をしめて公的支援についても血を出すつもりでやらないと解決できないと考えています。厳しいことを言うようですが、一度、一日の乗降客の試算をしてもらえれば、すぐわかると思います。

【高岡市 高橋市長】

今ほどお話のあったような実態ニーズということにも関係してくると思いますが、現在の北陸本線について、OD調査をしていただくということでありました。そこで、是非お願いしたいのですが、北陸本線は特急列車の比率が高い

ことが特徴だと思えます。そして、その中には、短距離でご利用される特急利用者も多くおられるのではないかと考えております。ぜひ、今後の需要動向をしっかりと把握していただき、並行在来線の各駅列車だけではなく、そういった区間内で特急列車を利用されている方々の需要も見込んだ上で、必要な列車数、利便性というものをぜひ確保していただきたい。これはお願いになります。よろしくお願いいたします。

【射水市 夏野市長】

新駅の試算をされましたが、先行事例では、開業後、新駅を設置されたところがあるが、今後、状況が変化した場合は、新駅の設置は運営会社でやるということになるのでしょうか。

【事務局】

今回、7地点ではこういう結果であったということです。先行事例についても、基本的に地元市からの要望をもとに、地元の負担をしてもらって開業している例がほとんどでございます。

鉄道収支上、ここに駅があれば必ず採算があうというところが出てくれば別ですが、基本的には、地元市から、もしお考えであればこういう形であれば採算がとれるということをご提案いただくことになると考えています。

【石井知事】

並行在来線が開業した後も当然事情変更というものもあって、例えば、大変なビックプロジェクトが沿線にできて、ここに新駅ができてどう考えても採算が取れるということになれば、それは当然、新たな話ですから、その時には第三セクターがスタートしているわけですから、会社の経営の観点もあるでしょうし、一方、街づくりの観点から沿線市町村長さんが是非、これをやりたいということになれば、当然、そこの話し合いになってきます。

【滑川市 上田市長】

高齢社会を迎え、住宅地の密集地に駅を持ってきてもらいたいという話をしていた。高齢者のように車で行くのが難しくなると、高齢者が便利なのはやっぱり歩いて乗れるということ。住宅が密集しているのが条件だと考えています。

滑川は地鉄と並行して走っているのだから、並行して走っている部分については、乗り入れについても検討してみる必要があると考えています。

【砺波市 上田市長】

ひと言お礼をかねて、お願いしたい。城端線が並行在来線に乗り入れるよう交渉いただき、ありがとうございました。是非、そのことが実行されるようにお願いするのが1点。

先程から城端線、氷見線についてJRが運行することを確認いただき、ありがとうございました。是非、そのことをお願いしたい。われわれ沿線市としては、そのことに甘えることなく、乗客を増やすよう努力をしていかないといけない。法定協議会でも検討しているが、利便性を高めることは大変大事でありますので、お互いの利便性が高まれば経済効果も高まるので、その点もJRとの交渉の中に含めていただきたい。以上です。

4 閉会

【石井知事】

予定通りに終わりましたし、論議も尽くせたと思いますから、今日はこの辺でしめさせていただきます。また、先ほど申し上げたスケジュールで進めていきますが、臨時に皆様のご意見を聞かなければならないことがあれば、あらためてご連絡いたします。その時は是非よろしくお願いします。今日は大変ありがとうございました。