

出資法人等改革調査特別委員会会議記録

出資法人等改革調査特別委員長 吉田 昭彦

1 日時

平成 18 年 9 月 5 日（火曜日）

午前 10 時 4 分開会、午前 11 時 55 分散会

2 場所

第 1 委員会室

3 出席委員

吉田昭彦委員長、嵯峨耄朗副委員長、藤原良信委員、渡辺幸貫委員、
佐々木博委員、中平均委員、小田島峰雄委員、佐々木大和委員、千葉伝委員、
伊沢昌弘委員、柳村典秀委員、斉藤信委員

4 欠席委員

なし

5 事務局職員

石木田担当書記、大崎担当書記

6 説明のために出席した者

三陸鉄道株式会社

山口社長、尾山総務部長、高橋業務部長
地域振興部

望月地域企画室長、齋藤交通担当課長

総合政策室

高橋経営評価課総括課長

7 一般傍聴者

なし

8 会議に付した事件

(1) 調査

① 出資等法人改革に係る三陸鉄道株式会社の経営改善の取組み状況について

(2) その他

① 次回の委員会運営について

② 委員会調査について

9 議事の内容

○吉田昭彦委員長 おはようございます。ただいまから出資法人等改革調査特別委員会を開会いたします。

これより本日の会議を開きます。本日はお手元に配付いたしております日程のとおり、出資等法人改革に係る三陸鉄道株式会社の経営改善の取り組み状況について調査を行いたいと思います。調査の進め方ではありますが、本日は参考人として三陸鉄道株式会社の山口社長さん及び関係部長さんに御出席いただいておりますほか、執行部の望月地域企画室長、齋藤交通担当課長にも出席いただいております。

最初に、事前に配付いたしております資料について執行部及び参考人から御説明をいただき、その後、質疑、意見交換を行うこととしたいと思いますので、御協力方よろしく願います。

それでは、本日御出席をいただいております参考人の方々を改めて御紹介申し上げます。三陸鉄道株式会社代表取締役社長山口和彦さんでございます。

○山口和彦参考人 山口です。どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田昭彦委員長 同じく、総務部長尾山健二さんでございます。

○尾山健二参考人 尾山です。よろしくお願いいたします。

○吉田昭彦委員長 同じく、業務部長高橋正さんでございます。

○高橋正参考人 高橋です。よろしくお願いいたします。

○吉田昭彦委員長 どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、御説明をお願いいたします。望月地域企画室長、どうぞ。

○望月地域企画室長 それでは、お手元に配付しております資料に従いまして説明させていただきます。まず、資料の確認ですが、資料といたしまして「三陸鉄道(株)の経営改善の取り組み状況について」、これの中には資料1から6までをとじ込んでおります。それから、別冊で資料7といたしまして「三陸鉄道経営改善計画」、それから資料8といたしまして「三陸鉄道経営改善計画見直し」、それから「三陸鉄道ガイド」、これはカラーのものでございますが、これをお配りしております。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、私の方から三陸鉄道の経営改善の取り組み状況の概況につきまして説明させていただきます。まず、最初の資料の1ページを御覧いただきたいと思います。三陸鉄道の概要でございますが、三陸鉄道はいわゆる三陸縦貫鉄道、これは気仙沼線の前谷地から八戸までの約344キロの一部といたしまして、地元の熱意によって、第三セクターということで営業を始めているものでございます。これにつきましては、北リアス線、宮古―久慈間の71キロ、それから盛―釜石間の南リアス線の2線になっております。なお、昭和59年4月、国鉄特定地方交通線が転換した全国初の第三セクターということで開業しているものでございます。

(4)に飛んでいただきます。資本ですが、設立時の払込資本金が3億円でございます。

(5)の主要株主でございますが、県が48%、市町村は沿線の現在8市町村プラス沿線外の10市町村、合わせて18市町村が出資しております。この考え方は、南の方から行きますと大船渡線は一関から陸前高田まで、それから釜石線は花巻から遠野まで、それから山田線は盛岡から川井まで、それから八戸線は洋野町が、三陸鉄道に出資しており、それから、中

間になります。宮古―釜石間の山田、それから大槌、この市町村が出資しているということでございます。

(6)は役員でございます。

それから、(7)事業所でございますが、登記上本社は盛岡市内丸10番1号となっておりますが、実際の本社機能は、そこにあります宮古総合鉄道事務所が実際の本社機能を有しているところでございます。次は2ページでございます。現在三陸鉄道の社員はプロパー社員が62名、それからJRのOBが1名、それからJR等の出向が4名の体制になっております。これは社長を除いた数でございます。

次の3ページでございます。三陸鉄道の現状と課題ということでございますが、まず(1)の現状等でございます。輸送人員でございますが、昭和59年4月1日に三陸鉄道が開業したわけですが、当時昭和59年の利用者は269万人弱という数字でございました。平成15年、20年後でございますが、106万6,000人ということで開業時の4割以下になっているという状況でございます。こういった厳しい状況が続いておりますので、平成17年度からマイレール三鉄・沿線地域30万人運動というのを実施しております。沿線地域の住民の人口がおよそ30万人ということでございますので、こういった方々がプラス1回乗っていただければ三陸鉄道の経営は大きく改善するというところでございます。

下の方にグラフが書いてございます。開業時、昭和59年度を100とした場合の沿線人口と輸送人員の推移でございますが、先ほど言いましたように沿線人口は100とした場合82.4ということですが、輸送人員で見ますと39.3というふうに落ち込んでいるという状況でございます。

次に、4ページでございます。上の方にグラフがございまして、定期・定期外別輸送人員の推移でございますが、ちょっとコメントしております。開業ブームということで当初は260万人以上の需要があったということですが、その後平成4年あたりに来まして県立宮古病院の移転、それからその隣になります。列車の横転事故、これは南リアス線で突風にあおられた事故がございました。その後平成10年のところに行きますが、県立久慈病院の移転というようなことがございまして、徐々に客足が減っているということが言えるかと思えます。こういった大きな要因といたしましては、一つはやはり少子高齢化ということで子供の数が少なくなったというようなこともありますし、それから公共施設の郊外移転、それから並行する道路がよくなった、あるいはマイカーブームと申しますか、車が一家に2台もあるような状況など、複合的な要因によってこういった状況になっているものというふうに考えております。

その下の方に文言で示しておりますが、経営状況と今後の収支見通しでございます。平成16年度、経常収入4億6,500万円、経常支出は5億8,300万円ということで、経常損失、いわゆる赤字ですが、これは1億1,800万円となっております。平成17年度につきましては約1億2,000万円の赤字という状況でございます。下の方にゴシック体でアンダーラインが引いてありますが、平成18年度以降平成25年度までの8年間、毎年度約9,000万円の赤

字、これには設立時の投資分は含んでおりません。純粋な赤字分ということで約9,000万というふうに見込んでいるところでございます。

それから、運営助成基金につきましては、開業時に旧国鉄からの転換交付金がありました。これは7億数千万円あったわけですが、その後しばらく使わないでいたところで利息等が積みまして、13億円余りになったわけですが、その後会社の経営が赤字になったということでこれを取り崩してきております。平成17年度末の残高は2億1,700万円ということになっておりまして、平成18年度に使いますと平成19年度中にこれが枯渇するといった見込みになっております。三陸鉄道を維持していくためには平成19年度以降平成25年度までの7年間で合わせまして約13億8,000万円が必要になる、これは経常赤字プラス設備投資の分を含めましてこの程度の経費が必要になるというふうに見込んでおります。

その内訳を5ページの方に表で書いております。今後7年間の事業費概算額ということで、その右下の運営費補助等、この13億8,000万円が必要になるというふうに見込んでおるところでございます。

次に、6ページを御覧いただきたいと思います。三陸鉄道に関する沿線住民等の意向（アンケート調査結果）についてでございますが、これは沿線等12市町村、それから県でつくっております三陸鉄道強化促進協議会が沿線等の3,632人を対象に調査をいたしました。回収率は50%、1,815人ということでございます。

主な項目だけ申し上げます。問2、利用頻度でございますが、利用者は38%、そのうちでも年1回から3日利用するというのが21%という数字になっております。

それから、ちょっと飛びますが、問9、必要性のところでございますが、必要、なくなったら困るという方は半数以上いらっしゃる。逆に、なくなっても困らない、必要ないという方が16%、大体7人に1人という数字でございます。

それから、下から2つ目に、運営助成基金枯渇後にとるべき方法という設問をしたわけですが、全額税金で負担または沿線地域住民も一部負担し、鉄道を存続するという答えが34%と、大体3人に1人ということで一番多い数字になっております。

次に、7ページを御覧いただきたいと思います。経営改善計画とその取り組み状況についてでございます。三陸鉄道ではこういった厳しい状況を改善するために、平成16年3月に経営改善計画を策定しております。これは平成16年度から平成25年度までの10年間の計画でございます。中途平成18年度の段階で一たん見直しておりますが、平成20年にさらに見直しをすることにしております。その中では、その①のところですが、経費節減ということで人件費の節減、これが5,700万円の効果があるというふうに見込んでおりますし、保有車両の削減、これも2,900万円ほどの効果があるというふうに見込まれております。あるいは委託業務の見直し、その他の経費節減、賃金の抑制、こういったことによりまして1億1,200万円の合計節減を見込んでいるところでございます。

次の8ページでございます。経費節減だけではなく増収を図る必要もあるということで、観光客の誘致、それから最も大切な地元での利用促進、それから鉄道事業本体以外の関連事

業、例えば旅行業でありますとか物品販売、こういったことによりまして2億100万円ほどの増収効果を見込んでおるところでございます。

次に、9ページでございます。計画策定以降大分社会情勢が変わっておりますので、これを踏まえまして平成18年3月に見直しをしております。高校再編あるいは軽油の高騰、さらには観光客需要動向による車両削減計画の見直し、こういったことを踏まえ計画設定の見直しをしたところでございます。

あと、こういった経営改善の詳しい状況につきましては社長の方から申し上げたいと思いますが、いずれ三陸鉄道につきましては地域にぜひ必要な鉄道というふうに県としても考えておまして、市町村と連携を深めながら、あるいは役割分担をしながらこの鉄道の維持のためにも全力を傾けていきたいというふうに考えております。経営改善計画につきましては社長の方から申し上げます。

○吉田昭彦委員長 暑くなっている方は上着をとって結構でございますので、参考人、執行部の方もどうぞお気軽によろしくをお願いします。

それでは次に、参考人三陸鉄道株式会社山口代表取締役社長さん、どうぞお願いします。

○山口和彦参考人 それでは、続きまして会社の状況について御説明したいと思います。私ちょっと風邪を引いておまして、実は4月に県庁をやめてからずっと風邪を引いてまだ治っていないで、非常に鼻がちょっと、そのまま伝えていますと聞きにくいと思いますので、ちょっとしたためてまいりましたので、ゆっくり話をしてお聞きいただきたいと思います。

今、望月室長からお話がありましたように、三陸鉄道は、この昭和59年4月に開業したわけでございます。以来、沿線の市町村や付近の地域の方々、そして関係機関を初め、多くの方々の御支援をいただきながら三陸沿岸の方々の足として、また地域振興に不可欠な社会基盤として極めて重要な役割を果たしてきたと思っております。しかし、先ほどもお話ありましたように、沿線人口の減少とかあるいは少子高齢化、マイカーの普及などによりまして年々利用者が減少し、非常に厳しい経営が続いております。三陸鉄道では、去年までに収支の改善を図るために4回の運賃改正を行いました。それから、ワンマン運転の推進、駅の合理化、それから外注車両の見直し、あるいは企画列車とかイベント列車の運行等を行ってまいりました。

会社の財政上の基盤であります三陸鉄道運営助成基金につきましては、先ほどもお話ありましたように、平成19年度中には枯渇する見通しとなっております。三陸鉄道の経営が立ち行かなくなることが明らかになっております。そのために、鉄道業の徹底したスリム化、それから観光客の誘致による増収、それから関連事業の強化による増収を柱にして収支均衡を目指す経営改善計画を平成16年に着手したわけなのですが、それを先ほどの説明にありましたように平成18年3月にその後の状況変化によりまして見直ししたところでございます。その結果、平成19年から平成25年までの7年間で13億8,000万円の資金が不足するということとなります。平成16年度は経営目標を達成しておりますが、平成17年度は観光客の誘致が微増にとどまったこと、あるいは鉄道事業のスリム化によりまして経費の節

減に努めましたが、燃料系の価格の高騰や車両の老朽化、そういうものによる臨時修繕費増などによりまして支出が増加しまして、経常損失は前年度より約 300 万円ほど悪化しております。

今年度の取り組みでございます。平成 18 年度は観光客誘致につきましては、その取り組みの成果が北リアス線久慈―普代間を中心に出てきていますが、沿線に大きな観光地を持っていない南リアス線の売り込み方、あるいは観光閑散期となる冬季の売り込み方が課題となっております。そこで、南リアス線に実はことし産直列車というものをつくりまして導入しております。別の資料の中をちょっとあけていただくと入っておりますが、こんな形で車両を一部改造しましてそこに産直、道の駅の方々に乗っていただいて観光客とかお客さんに対応しております。非常にこれが好評でございます。そういうふうな産直列車を、あるいはさまざまな企画をしてきております。冬季については、こたつ列車を目玉にこれからエージェントに対して沿線市町村を回っていきたいと考えております。

また、観光客向けの列車につきましては、実は J R 東日本との連携を強化しております。ゴールデンウィークには宮古と八戸間で新レトロ調の車両によりますお座敷&レトロ春さんりく号、それから J R 東日本さんと一緒になって J R 盛岡駅から J R 山田線を経由して久慈駅までさんりくトレインを運行しました。この 2 つの列車の相乗効果によりまして、お座敷&レトロ春さんりく号、これは 1,143 名、対前年比で 161.8%の利用がございました。それから、夏に、これは仙台と八戸直通 400 キロを走っておりますリアスシーライナー、これもパンフレットを J R の首都圏の主要駅に置かせていただきまして、その認知度も高まりまして、三陸鉄道線と J R 線を乗り継いだ直通人数は対前年比で 119.2%となりました。いずれ観光利用収入は 7 月末で、対前年比で 142.3%、運賃収入全体では、7 月末対前年比で 103.1%と経常収入は順調に推移しております。

鉄道業務のスリム化については、駅業務の乗務員の移管と定期列車、ワンマンカー運転化、これは平成 17 年度に完了しております。本年度は列車の検査、それから給水とか給油、車両清掃の直轄化に取り組んでおります。これは乗務員みずから行っております。また、今年度中に鉄道事務所の所長、これが 2 人久慈と大船渡にいるわけなのですが、この所長をプロパー社員として、今年度末の社員数は平成 15 年 5 月に比べますと 13 名減の 65 名となります。しかしながら、先ほどから話しているように燃料軽油の高騰が続いておりまして、これはことしからは 1 年で、単年度で契約するのではなくて 3 カ月ごとの契約になっておりますが、7 月、9 月の入札による購入価格は 59.8 円、当初は 52 円だったのですけれども、これが 59.8 円ということで、計画よりも 7.8 円も上昇しております。今後さらに高騰することが見込まれておりまして、せつかく平成 18 年度に経営計画の見直しをしたわけなのですが、さらに 800 万円ぐらいの経費増になるのではないかというふうに心配しておるところでございます。また、車両の老朽化に伴う車両故障の発生も今回ございまして、臨時修繕費による経費増の懸念もございます。

鉄道業については経営改善の取り組みの成果は出てきておりますけれども、関連事業の

強化については課題になっております。1つは、旅行業につきましても、ネット販売とかの進展によりまして発地型のマーケットが縮小傾向にございます。着地型に比重を移す方向で今検討しております。また、岩手県の三陸縦断観光ルート整備事業というものによりまして、三陸鉄道に着地型旅行の専門家、観光コーディネーターをことしから配置をしております、これと協調していきたいというふうに考えております。

それから、物品販売については、なかなか、オリジナルの開発による増収を目指してきましたところ、ちょっと停滞してはありますが、少しずつではありますけれども成果は出てきておまして、今後は地元の信頼できる業者と協力しながら、観光客に三陸のよさを紹介することで増収を目指していきたいと考えております。

それから、30万人運動でございますけれども、これはマイレール乗車券を昨年、ことし発売しておりますし、皆様の意見を集めて皆様の協力しやすいものにしていきたいというふうに考えております。それから、沿線市町村、それから三鉄友の会、それから沿線のNPOが中心となって利用促進啓蒙の運動を行っております。特に宮古NPO支援センターでは幼稚園とか保育園を訪問して園児に対して三陸鉄道に親しみを持たせるような取り組みをしております。

いずれ、そういうふうなことでございまして、まずは安全を第一にして、地元の方々と三陸地域にとって不可欠な重要な社会基盤であるというふうな認識のもとに、30万人運動を含めて、あるいは観光誘致とかオリジナル商品の開発を含めてこれから取り組んでまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田昭彦委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑、意見交換に入ります。ただいまの説明について質疑、御意見はありますか。

○中平均委員 地元として大変言いやすいような、言いづらいような。運営助成基金については、平成19年度中に枯渇ということは前からいろいろお話を聞いていたのですけれども、それを受けて沿線の方たち、市町村の方たちともお話を進められているのも聞いているのですけれども、今後の運営費補助金、補助による支援ということで県、また沿線の各市町村が話をしている経過について、また、どのような方向性をもって、県の方に関してはこれから議会として話になるかと思うのですけれども、どのような話で進められているのか、ちょっとお聞かせ願いたい。

○望月地域企画室長 県と沿線市町村との協議の状況でございますが、6月20日に沿線等12市町村に対しまして検討の素案をお示ししております。この素案では、いわば筋論といたしまして、地元の利用客の減少による赤字分については、基本的には市町村の方で負担していただけないかというような形での素案をお示したところでございます。ただ、一方で市町村の財政状況は非常に厳しいということもございまして、また三陸鉄道については、県と市町村は一体になってこれの支援に当たるべきだ、こういった市町村の方の強い要請もございました。その後、私どもと市町村が2回ほど話し合いの機会を持ちまして、お互いに

納得できるような数字に持っていこうということで、現在最終的な協議をしているところでございます。この中では沿線の8市町村のみならず、これに隣接をする八戸線、山田線、それから大船渡線の沿線の合わせて4市町につきましても、一定の、もちろん沿線よりは率は下がるわけですが、一定の御協力をお願いしたいというようなことで現在協議を進めているところでございます。この内容につきましては、県も市町村も三陸鉄道を存続させるという強い意志には変わりはないわけでございますので、ここ1カ月ぐらいの間にそういった方向でまとまるのではないかと。まだ現時点では具体的な数字を申し上げられる段階にはなっておりませんが、そういったふうな感触を得ているところでございます。

○中平均委員 はい、わかりました。まず、ぜひこの三陸鉄道を残して、来年コスト的には問題ないという中で、たまたま財政状況が、県も厳しいですし自治体も非常に厳しい中にはありますけれども、お互い理解し合った上でまた皆さんの御協力をいただきながら、この三陸鉄道、貴重な足として残していくために、三陸鉄道をはじめ、また県、地元の私たちもまたマイレール運動に少しでも協力して、利用客がふえるように私たちも頑張っていきたいと思っておりますので、ぜひその点よろしくお祈りします、というのは少し変ですけども、期待して終わります。

○伊沢昌弘委員 御苦労さまでございます。ことし野田から宮古までこの列車に乗せていただいて、頑張っているなど、列車などを見せていただいたし、基金がなくなって大変だということも現地で前の社長さんに、お話を伺ってきた経緯があります。いろいろやっている中で、安全対策とかこの見直しの中の5ページに、それぞれ老朽化対策なり車両転換もあるのですが、鉄道というのは何よりも安全輸送ということで、緊急保全整備事業だとかいろいろなの書かれているようでもありますけれども、現時点で早急にやらなければならないものとか、過去においていわば安全対策で投資してきたと思うのですが、現状のところその対策についてはどのような御所見を持っているのかということのをまずお聞きしたいと思います。

それと、余談になりますけれども、第三セクターでこれをやるというのは大変だろうなということで、私昭和56年あたりまで実は久慈に勤務してまして、当時は言ってみれば線路がつながっていない、JRさんでぜひつないでくれといった中で三セクの第1号として進んだ。短い期間で収益を上げるのは大変なのではないの、ということで当時、逆に言えばいろんな立場で、市民運動の立場でもJR直営でぜひやってくれというふうな運動もした経緯がございました。心配が現実になってきた。ここまでよくもったなという感想も実は持っているのですが、そういった中で、市町村との関係も含めた対策がもちろんあるのですが、過日新聞報道の中に、声の欄だったか論壇だったか、税金を投入する前に一般市民よりも各自治体の職員の皆さんが、通勤にぜひ使えという運動、車で通っていても三鉄が使えるのであれば、一定程度の当然通勤手当等が出ているわけなので、そういった声がありました。しごくもつともだなどと思って聞いたのですが、そういったことも含めてこれからおやりになっていただきたいと思うのですが、そうは言っても爆発的に通勤客がふえるわ

けでありませんが、そういった部分について首長さんたちとの話の中で話題になってきたことがあるのかどうか、ちょっと参考までにお聞きしたいと思います。

○望月地域企画室長 市町村の利用促進についての取り組みにつきまして私の方から申し上げます。実は6月以降市町村と協議しているわけですが、そういった中では地域の利用促進策をやはり具体的に各市町村に立てていただきたいというふうなことを申し上げております。その中では今御指摘のありました市町村の職員の利用促進、こういったものもやはり必要ではないかということで、私どもの方からも問題提起をしておりますし、また、例えば釜石あたりですと市長さんみずから、職員は三陸鉄道沿線の人は全部鉄道を利用しろというようなことで取り組みますというような話もいただいております。そういったことで、市町村としても今まで以上に本気になって地元利用の促進に取り組むということで考えているようでございますので、県もそれと一体となって取り組んでいきたい、このように考えております。

○山口和彦参考人 安全関係についてのお話でございました。実はこの安全性につきましては、平成12年に京福電鉄の列車衝突事故が2回ほど続きました。そういうこととか、それから昨年ですか、JR東日本、羽越本線事故とか、それからあとはJR西日本の尼崎脱線事故とか、いろいろありまして、かなり国土交通省、国としても非常にそういうふうなものについて、鉄道会社にいろいろと来ておりますけれども、特にその中でも安全性緊急評価については、指示が来ておりまして、うちの方で緊急に整備する箇所を調べてみました。そうしましたら、橋梁13カ所、それからトンネル2カ所、平成19年度中に完成することを目標に今それについてはやっておりますし、それからあと委員がお考えのように三陸鉄道は今23年目を迎えておりまして、先ほど故障があるという話しましたが、実はことし2回故障がしました。7月と、それから9月1日、防災の日ですけれども、やはり車両故障がありまして、これは何かというとエンジンのトラブルでございます。かなり老朽化してきておりますので磨耗とか、リニューアルしているつもりなのですが、まずそういうふうなことがあって、それについては十分に点検をして、整備することにしておりますし、余りこれからはそういう故障を出さないようにしたいと思っております。それから、例えば平成6年に、南リアス線の矢作川橋梁で先ほど室長から話したように、列車転覆事故があったのですけれども、それについてもやはり風速が25メートル以上になった場合はとめるとか、地域によっては20メートルでとめるところもございますけれども、風速計もやはり以前はきちんと完備していないところもあったのですけれども、今はきちんと完備しております。いずれ安全について、幾ら年数がたったからといっても安全でなくていいというわけではなくて、やはりこれは十分やらなくてはいけませんので、これについては一番気を使っているところでございます。それについては県あるいは市町村にも御説明しておりますし、それから国土交通省にも説明しているところでございます。

○伊沢昌弘委員 ありがとうございます。当初はたしか路線についてはお借りをして、壊れた際には直してもらえるとということで動いてきた経緯があったと思っておりますけれども、倒れ

たときにたしかそういう対策だったかもしれませんが、自前で大きな災害というかそれに遭遇してこなかったのが幸いしている部分があると思うのですよね。保線業務というのは三鉄でももちろんやっていると思うのですけれども、最近特にもあちこちで集中豪雨の問題というがあるので、これ一たん壊れますとんでもない、今見越しているマイナスよりも大きな負担が出てくると思うのですけれども、それらの安全体制といいますか、監視体制というか、それらは通常どようになっていますか。

○高橋正参考人 保線線路については当社社員が自前で検査する、補修については外注の業者を使うということで、検査についてはすべて当社の社員が行うということになっております。それで、大きな災害等ありますけれども、今まであった豪雨とかで災害があった場合には、第三セクターの保険がありますのでそれを使って直していくという経緯があります。かなり盛り土路盤が軟弱な箇所がありまして、強化をしなければならぬ。最近ある程度うちでできてきたなど見ております。熱帯化で集中豪雨の可能性もありますけれども、それなりの巡回体制をとってありますので、迅速に対応できるかと思えます。

○藤原良信委員 三鉄は申し上げるまでもなく公共の交通機関でございますから、これは過疎地とかそういう極めて条件が厳しいところはバスでも、というのは県としては県民の足を守るということの観点から幾ばくかといいますか、補助を出してもこれはなじむ話なのですが、そういうことが岩手県の行政としてまさにやっていくべきことでありますけれども、ただ、私はそのことを否定するものではありませんけれども、何事もそうなのですけれども、補助を出すということは、それに重きを置いていくということは、本来地域が減退をしたいと思います。したがって、要は三鉄の場合は30万人が乗っていただければペイするということでしょう。30万人乗っていただくような取り組みを年間つくってしまうのですよ。だから、いろんなを出しているようですけれども、今沿線の市町村にも協力をいただいているということもあったけれども、これも確かにそうなのですけれども、岩手県全体も活用することだと思っております。

提言をしておきます。私は、年間の稼働日数があると思えます。その中で朝晩はこれは通勤としてあるいは通学として活用する方々もあるので、それら等のやりくりはつくと思えますが、それらとダブらないようにして、例えば今一番余暇時間がある金のある方々というのは高齢者なのです。それで、一番大きな組織になるのが岩手県の老人クラブ連合会なのです。何十万人といっているのではないですか。そういうのを例えば、私だったら目をつけますよ。そして、その場合にただ乗っていただくだけではなくて、その方々が今求めているのは何でしょうかね。今求めているのは、要するに病気にならない、あるいは予備軍のようなのはそうならないような状況下は医療費の削減にもつながるわけだし、健康講座とかそれに付随するさまざまなことを提供してあげる。そうして鉄道と連携をした余暇時間の有意義な過ごし方を企画して、そういうことを提案していくのですよ。例えば僕はきのう、アイーナでしたか、行ってみましたが、いろんな会議室等があるのですが、これを有効に活用してもらうためには待ってはだめなのですよ。木材でつくった出雲市のドームがありま

す。あれが 98%ぐらい埋まっていますよ、年間の稼働率が。どういうふうになっているかというと、職員の人たちが企業を回って歩くわけですよ。そして、午前、午後、夕方と3つのブロックに分けて埋めていくわけですよ。そういうやり方をして30万人乗っていただければペイするのだったら、30万人乗っていただくような、通勤通学のいわゆる決まった方々だけではなくて、そういう今言った老人クラブ連合会のような対象者、そういう分野があるのです。それから、企業の研修会とか、その場所を提供するのですね。ですから、そういうことをして埋めていってやるという作業を私は山口社長さん、大いにやるべきだと思います。

それから、大澤さん、経営評価課の担当の、出資法人等の担当課長さんですが、結果だけを評価してはだめなのです。大澤さんの担当課長席はそういうことを進言して経営がうまくいくようにさせることなのです。そういう意味で兩名から御所見をお伺いしたい。山口さんと大澤さん。これ大澤さん重要なことなのです。そのためのあなたは出資法人等の担当課長なのです。あらわれてきたことを数字だけでこれはだめ、これはいいというような評価するのだったら、それはだれでもできるよと言うとこれは語弊があるけれども、それだけが役割ではないですよ。そういう役所にしていかなければだめですね。そういう役所運営にしないと県行政というのは生きたものにならない。私はそう思うのであります。よって、御所見をお願い申し上げます。

○山口和彦参考人 ただいまは御提言ということでございますが、本当にありがとうございます。私もそういうふうに30万人乗ればいいということで、30万人をいかに乗せるかが重要だと思います。それで、やはり今まで安全というものを中心にちょっと考えてきて、そっちの方にばかりちょっと力を入れていたような感じはしますが、やはり地域密着型でやっていかなければならないということで、地域の垂範性もございます。それから、老人クラブ連合会の話がありましたけれども、実は私の方もそう思っていて今老人クラブ連合会に、ちょっと今話しかけているところでございます。それから、あとは町内会であるとか商店街の振興組合、ああいうところは結構お金持っているのですね。行くところは大体行ったのであとどこかないかと探しているというようなことありますので、私もそういうところへ今行っているいろいろと乗っていただくような形で、それでなおかつ今おっしゃったような時間帯の話がありました。通勤通学の時間帯以外に、確かに本数は多いですが、走っておりますけれども乗っていないのが多いですね。ですから、そのときに例えば老人の方々、この間実は三陸駅に行きましたらこんな話があったのです。いや、実は山口さん、日中はほとんど乗っていないよね。実はここに例のゲートボールをする人が結構乗っているのではないか。実は三鉄の用地がちょっとあって、そこへ10メートルから15メートルぐらいのところをつくってもらえば、そこに毎日これは甫嶺から来たり、それから小石浜から来たりとかその地域の方々が集まっている。それが各地域にあるのでそういうものをつくってもらうとすごくいいよな。それを終わった後に今度は駅に来て、そこに畳でも敷いてもらえばそこでお茶を飲んだり休んだりそういうことができる。そういうようなことではないか、そういうようなことを御提案いただいたり、あるいは日中に老人たちを車に乗せて駅

へとめてそこでカラオケをやったらいいではないかとか、そういう話もありました。そういう意味でさまざまな面で今おっしゃるような御提案あるようなことを踏まえまして、いろいろと検討してみたいと思っております。よろしく申し上げます。

○大澤主幹兼出資等法人改革担当課長 何とお答えしたらいいかと思っておりますけれども、1つは、今私どもで25%以上県が出資している法人につきまして毎年運営評価を行っております。その運営評価の中身は、概略で言いますと、前の年に法人が立てた計画、それをいかにして実行してきたかというのがまず大きな視点として1つあります。それから、もう一つは会社の事業管理だとか、マネジメント管理だとか、お客様の希望をどのように聞いているかだとか、あるいは会社の社員、職員についてのその満足度はどうかというところを法人に記載していただいて、うちの方でそれを評価したという状況になっておりまして、今、藤原委員のおっしゃられたように昨年度の結果についてどうだったかということの評価しているというのが実情です。今おっしゃられたように私どもでも、ある法人、法人それぞれ気がついた、ここに問題がある、ここはこうした方がいいではないかという、気がついた法人につきましては、その都度その法人の運営評価の結果につきまして公表して、指摘というよりもこういうふうにした方がいいのではないかということで記載して公表しているというのがありますけれども、今おっしゃられたように当然1人の頭では考える範囲も限られておりますので、私ども3人おりますので話し合いながら、今、藤原委員がおっしゃられたようにその法人に対してどの方法が、こういう方法もある、こういう方法もある、こういう方法もあるというようないろんな対策、あるいはその法人を伸ばしていくような方法もあるかと思えます。その辺につきまして私ども運営評価する際にはみんなでちょっと話し合いながら、共通認識を持ってそれぞれの法人について一番いいと思われるような方法があれば、それを御提言していきたいというふうに考えております。

○藤原良信委員 山口さん、考えていますということですがけれども、考えたら実行してください。それで、要は相手方の希望の日にもちもあるだろうし時間帯もあるでしょう。だけれども三鉄が1年間の割り振りの中で主体性を持って埋めていく作業というのはやっていいと思うのです。そういう題材がいっぱいあるから。沿線は特に使ってもらにしても岩手県全体を活用したらいかがですか。岩手県の盛岡にしろ、花巻にしろ、水沢にしろ、要するに余暇時間があって、そしていい商品には、これはわざわざでも行きますからね。それで、わざわざだけではなくてこちらからそう乗らせるような題材をつくってあげて、そして組織を活用して30万人埋めていくのです。そういうふうにして30万人プラスアルファになればさらに利益が出るわけでしょう。これはいろんな設備投資にもつながるから安全上強化にもなるでしょう。そういうようなことを商売としてひとつ考えてください。これは提言しておきます。

そして、あと大澤さん、前年度に比べての対比とかいう形で今までやってきた、それが主体だったのだと思います。だけれども経営評価というのは、そういうものでないと思うのです。ですから今、ある意味では一歩進んだ言い方をしましたので、監督する役所の方からも

大いに、経営がこう行くべきには今のような提言をどんどん出して行って、そして前向きにサポートしていくと、結果的に岩手県から補助金を出さなくても済んでいくと思います。先ほど市町村からの補助金を強化しなければならなくなるだろうということも一つの意味合いで出ましたけれども、市町村がますます大変になっていきますからね。交付税削減という中で厳しいと思います。ただ、これはどうしても維持しなければならないとなれば、これは当事者努力ということに大なる期待をかけることになると思います。

ちなみに、余談でございますけれども、私はアジアのある国に行ったとき、日本で言えば外務省の職員の方々と夕飯を食べたら、私が岩手県出身だということは向こうでわかっていて会食をしたのですけれども、三鉄の駅の名前をすらすら言うのです。私もわからない名前をすらすら言うのです。乗ったと言うのですね。いや、景色がきれいでね、また日本に行ったら、と言っていましたけれども、確かに風光明媚であるし、そういうようなこととか含めた題材づくりはどうぞPRをして、30万人埋める作業をどうぞしてください。私は、それはできると思います。努力して頑張ってください。以上です。提言として申し上げておきますから所見は要りません。

○佐々木大和委員 私も地元にかかわるのですけれども、今の藤原委員の提言のとおり確かにこれ非常に大変な環境ですけれども、本当にこの経営の部分で頑張ってもらわなければならない。県北、沿岸の振興対策が今進んできたわけですけれども、やっぱりこれは大事な核になるということはみんな認識していますので、そういう意味で頑張ってもらいたいと思いますし。そこで、これまでの三鉄の社長さんはJRの方から来られた。今度は山口さんが県から行かれた。特にあなたの場合はもう観光の課長もされた方ですけれども、やはりそういう部分を考えてみたときに、レールは時間が決まってその上を列車が走っているとそのコストは常に一緒だ。あけてしまった分だけがマイナスではなくて収益を上げる機会を失しているということになるから、とにかくどこを埋めるか、トータルでいったらその客数からいって何%の利用かなということに最後はなるのだろうと思うのですけれども、やっぱりそういう視点で考えたときに、今までは管理と運営だったのでしょうが、今度は収益を上げるという今の藤原委員の指摘のとおり、そのとおりになってきているのだろうと思うのです。そういう点でも山口新社長に期待したいと思っております。

そこで、去年の取り組みというのがここにあるのですけれども、観光客の誘致関係が利用収入で計画比117.9%ですね。それから、地元促進関係がやはり計画比で81%、対前年では90%と両方出ていますけれども、ということで計画比81%、旅行業が計画比で63%で、物販は計画比77%、こういう4つのことをやっているようですけれども、実際新たな分野で収益を上げていくことよりも、今の提言のとおりやっぱり動いている列車を埋めるということも考えれば、上の2つ、計画比81%までやっぱりいっているし、実際これを伸ばすということが一番可能性を持っているのではないかなと、そんな感じできょうの報告を聞いたわけですけれども、これらについての社長としての所見をまずお伺いできればと思います。

○山口和彦参考人 ありがとうございます。今、佐々木委員、それから藤原委員からお話ありましたように、本業が運輸ですし、実際に収支が合わないという状況になっているわけですので、それを埋めるということで、確かに私らも運動というものはやってきたわけですが、確かに運輸とか、管理とか、そちらの方が中心になってやってきておりますので、いずれこれからはそういう意味で、御提言あったことについて踏まえてやっていきたいと思っております。特にその中でも、ただ、ことしやはり報道機関さんにもかなりイベントを出していただいたこともあって、全県からやはり、三鉄さん大変だね、ぜひ頑張ってくださいねというようなことで、例えば地元とか岩手県内から企画列車に相当乗っていただけておまして、非常にそういう意味でも助かっているわけなのですが、今そういったような話を踏まえてもう少し、今いろいろ情報収集している段階ですけれども、いずれさらにそういうふうなことを踏まえて、具体的にきちっとそういうふうなものを、本体のものを十分見合えるような格好にしていきたいと思っております。

○佐々木大和委員 例えば旅行業もほかの業者もいっぱいいますし、絶対やらなければならないのはレールの運営ですね。余計なことをやっていってほかの協力を得られないよりは、みんなに協力してもらって本業にすぱっと入る、それが第三セクターとしての絶対条件だ。そこが中途半端にいろんなことをやっていくことがマイナスの要因にもなっていて、あとだれも応援できないということになるわけですから、そこをしっかりとやってもらいたい。

実際、昭和 59 年開業ですけれども、当時確かに乗客数も多かったしよかったですでしょうが、その後にマイカー時代というのが本物になって、県北、沿岸エリアも昭和 26 年から自動車というのは登録制度になっているのですが、そのときから車両が、それまではリヤカーとか自転車なのですけれども、自動車登録になってきてから、今岩手県はたしか 90 万台を超したと思うのです。この昭和 59 年以降、60 年以降、特にこの平成になってからはこのエリアが特に目立つのは多分軽の車両ではないか。軽の乗用車等を含めトラックもそうですけれども、もう完全に 1 人 1 台時代に、普通車とあわせると、世帯数で 50 万世帯の岩手県で 90 万台になって、多分全国的にもかなり高いところになっている。まさにそういう環境になっていますから、なかなかそういう鉄道の利用というのは必ずしも今後伸びていく環境は持っていない。先ほど出たいろんな予測から言っても、それに加えてこの時期にこの車の普及が本当に伸びてきたというのが数字上あると思うのです。

その辺もやっぱり見ながら対応してもらいたいと思いますし、これは昭和 40 年代の計画ですか、かなり古い時代の計画で、長い時間かけてレールが整備されていった。そのために実際のところ小本駅とか、それから田老駅とかこういうところに行きますと、先ほど御指摘のような老人クラブとかお年寄りの方々に、あのホームに行くのにほとんど歩いてくれというのは無理なだけの距離と階段があるのではないですか。やっぱりそういう施設になってしまっている。最初の計画は多分平均寿命が 60 歳以下の時代の、昭和 30 年が 60 歳になったのかな。だから、今 80 歳なのですけれども、60 歳ぐらいの平均寿命のときの計画から

変わっていないのだよ。平均寿命 80 歳になって 70 代でも 80 代になっても列車へ乗る、外を出歩いて仕事もできるというような人たちがいっぱいいる時代ですから。しかし、その方々があのホームに上がっていくのにはかなり抵抗がある。これは地元の人たちから聞いてもそうです。三鉄はエスカレーターもないしエレベーターもない。これは余計なことをやるよりもまずやらなければならない部分ではないかなと思って見ていました。だから、やっぱりそういう時代の流れを映す施設に変えないと、今多分 JR の駅で、エレベーターがないところはないぐらい設備されていますね。これは高齢化社会になったから必然的なものなのですね。これは当然の計画として早い時期に出すべきだろうと思うのですけれども、その辺は計画の中には入っていないのでしょうか。

○山口和彦参考人 確かに仰せのとおり列車の線路自体は非常に規格がよくて乙線というか、鉄橋を走らせる機能も持っているし、非常にいい鉄道なのですけれども、ただ、いかんせん高架で走っており、非常に高くなってきているということで、今のような時代になってくると御老人等に対して非常に使いづらいものになっているということは承知しております。確かに踏切も全くなって、北、南で 3 つしかないですね。あとは踏切全くないです。そういうような意味で非常によかったのですけれども、今の時代になってくると今おっしゃるとおり階段が小本、田老だけではなくて、それから小石浜とか、赤崎もそうなのですけれども、かなり階段が長くて大変です。私らでできることはとりあえずまず手すりをつくって、ゆっくりですけれども乗っていただくというようなことで、今はそれぐらいのことしかできません。今は、計画はまずそこまではできる状態ではないです。ですから、そういう意味で、あとは助け合いとかそういうことでまずやってもらえないかなと、考えているところでございます。その本体自身も今厳しい状況の中ですので、利用してもらうためにも整備が必要だというのはわかりますけれども、今のところとりあえずそういうお互いの助け合いとかそういうようなことでお願いできないかなと今考えているところでございます。

○佐々木大和委員 確かに金はかかるのはわかるが、手すりやっても無理でしょう。だから、ボランティアとかいろんな民間の協力でも、多分今の時代だったらエレベーターの 1 つ 2 つは協力するところもみんなやればできるのではないですか。やり方を考えればいいのですよ。予算がないからできないと言ったって、そこを利用する人があればそういう方法で、例えば沿岸の市町村の住民から協力してもらったってそれぐらいのことはできるのではないですか。そういうことぐらいは発想の中で考えてもらいたいと思います。

それで、最終ですけれども、第三セクター鉄道の業務比較というのが資料の中にありますけれども、37 あるこの中で三陸鉄道というのは、これらに比較したときにどういう特徴のある鉄道なのでしょうか。その辺を社長と、望月さんからひとつ伺いたいと思いますけれども、この 37 の鉄道の中で三陸鉄道というのはどんな特徴を持った鉄道なのでしょうか。それを私の質問の最後とします。

○望月地域企画室長 第三セクター、全国にあるわけですが、大きく 2 つに分かれているというふうに思います。1 つは、三陸鉄道あるいはことしの 4 月に廃業いたしました北海道の

ちほく高原鉄道のように旧国鉄の特定地方交通線を転換してできた鉄道、それから都市部を中心にしましてJR等を補完するという意味でできている鉄道があるというふうに私は認識しております。第三セクターの中でも特定地方交通線が転換した鉄道というのは、どこも非常に厳しい経営状況が続いております。東北で言いますと、例えば秋田内陸縦貫鉄道でありますとか、こういったところは非常に厳しい状況が続いております。一方で、例えば新潟の北越急行とか、中国地方の智頭急行とか、たしか智頭急行は配当も行ったというふうに聞いておりますが、こういったところはJRの直通乗り入れ等がありまして、黒字を計上しているところもあるというふうに聞いております。旧国鉄の特定地方交通線が転換した鉄道につきましては、先ほど藤原委員の方からもお話がありまして、地域住民の足を守る公共交通機関としての位置づけで、これは地域にとって絶対必要な鉄道だというふうな位置づけでございます。私どもを含めて各第三セクターの中で地方交通線に転換したものにつきましてはそういったことで各県、市町村等が一体となってその維持に努力しているというふうに認識しておるところでございます。

○山口和彦参考人 望月室長からお話あったとおりでございます。ただ、私どもの特徴としては、今38ありますけれども、その中で距離が長い、100キロを超えている鉄道というのはほとんどないですね。私どものところとか3つぐらいしかなく、非常にその距離が長い。それから、私どもは北と南と分かれて真ん中にJRがある。そういう意味でも経営が非常に厳しい状況にあるというところが特徴でございます。

○斉藤信委員 私も三鉄は必要な公共鉄道機関だと思っていますので、岩手県は余りけちならないで、最初から40%なんていう出資比率から見ても、何考えているのだと言われるようなああいう姿勢ではちょっと疑われると思いますよ。5割ぐらいでまとまりそうだけれども。だから、県の姿勢が最初からけちって相手の顔をうかがうという、こういう県の姿勢が一つ問題ではないかと思っております。

それで、聞きたいのは、望月さんが説明された3ページ目で、沿線人口が82.4%の減少に対して輸送人員が39.3%という、ここ本当に深刻だと思うのですね。人口減少並みであればある意味では仕方ない側面というのはあるけれども、それを倍以上上回る規模でこの輸送人員が減少していると。佐々木大和委員も言われましたけれども、モータリゼーションということもあるでしょう。それで聞きたいのだけれども、三鉄沿線におけるいわば三陸鉄道の利便性、例えばマイカーと比べて、バスと比べてどういう利便性があるのだと。ちょっと見ると5回ぐらい運賃を値上げしているのですよね。恐らく当初から比べればもう倍以上の値上げになっているのではないかと。そういう点で今の時点でどういう利便性があるのかということ。もう利便性がなければ使われないわけだから、現状はどうなっているのかというここをきちんと教えていただきたい。

あと、8ページ目のところで今後の増収策、かなり意欲的な目標を掲げていろいろ試算もされています。特に観光客の誘致は平成14年度と比べて8.4倍、12万6,000人増というのは、これはすごいですね。岩手県も三陸の観光についてはエージェンツ云々という話もあり

ますので、実際にこれだけ大幅に見込むというこの戦略、中身、これは大事だと思うのですよ。どういう努力が県と一体でされているのか。これが2つ目ですね。

3つ目は、9ページ目の収支見通し、経費の削減策というのは、確実にこれは努力すればできる、しかし増収策というのはやってみなければわからないという、だからこれを見ると利用客も減るし収入も減るという見通しになっていますね。ある意味でいけば確実な見通しで収支を立てるといって、当たり前だと思うのです。ここは競馬組合と違うところです。競馬組合は見込みで立てているからね。見込みがずれればそのまま赤字がふえるという恐るべき現実。そことは違っているんで、それで13億8,000万円必要だということになるのでしょう。それで、11ページにはその内訳その他書いているのですけれども、国、県、市町村の補助というのは、施設設備費しかないのか。運営費補助の7億3,200万円というのは、例えば毎年毎年の補助金もあると思うのですよね。国の場合そういうのがないのかということね。これを見るとすごく少ないのですよね。国の補助金というのが1億8,900万円、これは平成19年度から平成25年度でしょう。国がJRでぼろもうけしているときに、年間100億円を超えるような利益を上げているときに、本当ならそういう利益で地方ローカル線を守るというのが当たり前だと思うのですよね。切り離したというならそういう利益を還元させるということがあって当たり前だと思うのだけれどもね。国の補助金というのが日常の運営費にかかわってどうなっているのかということをお教えください。

○望月地域企画室長 私の方から補助の関係について申し上げます。11ページのところで13億8,000万円という数字が出ておりますが、この中で一番上の欄、運営費補助、経常損失補てんという、いわゆる赤字分が6億4,800万円、これが必要だというふうに考えておりました。これについては国の補助制度というのはございません。この分について県と沿線市町村等が協力して基金という形で積み増ししてこの分を補助しようということで考えておりました。もともと基金については、先ほど申し上げましたとおり国の転換交付金が原資になっているわけですが、これが枯渇した後は県と市町村が基金に積んでそこから補助していくということで考えているところでございます。

○山口和彦参考人 どういう利便性があるかというお話でございしますが、実は北リアス線は実際に車と比較した場合、例えば45号線を久慈から宮古まで来ます。その場合、時間的には列車としては1時間半ですが、それが45号線ですと2時間かかるというような状況ですし、現実的にはそういうようなこととか、あと、今おっしゃったようにさまざまな面で、何というか、バリアフリーの問題などもありますけれども、列車の本数がJR線の場合、例えば八戸線の場合は1日に6本か7本しかないですが、うちの場合は倍ぐらいということで、数を相当ふやして1時間に1本ずつ、そういうのは一応うちの方の利便性であろうと思います。

それから、観光ルートでございしますが、これはやはり県と一緒にやって関西とか関東、それからあと九州も含めてPRに行ってきております。その成果が出てきてまして、そちらの方々も今まで東北に来て沿線まで来る機会がなかった。それが、北山崎とかいろ

いろ景勝地があるわけなのですが、それを一緒にPRしていくことによってかなり東北に
来ている。そのためにも例えば列車を先ほど申しました産直列車とか、こたつ列車とか、あ
るいはレトロ列車とかさまざま、ああいうようなものをやることによって今はたくさん
来ている状況でございます。いずれことしもそういうエージェント等に回りまして、それで
来年も来るといふうな約束にかなりなってきたておりますし、特にことしの冬場はこたつ
列車ということでそれをしたいと思えます。これからエージェントを回ろうという状況で
ございます。

それから、あと増収策ということでは、エージェントさんを中心にした今言ったような話、
それからあとその来た方々に対するお弁当、オリジナル弁当を出していますけれども、これ
が非常に好評でして、こういうような物販関係あるいは弁当関係、いろいろ考えております。

それから、あとはイベントとしては、例えば来た方々に生ウニとかそういうようなものを、
観光の方の外部の方とタイアップして、そういう意味で少し動いてみたい。増収策について
はそういうところでございます。

○吉田昭彦委員長 齊藤委員さん、質問を簡潔に。

○齊藤信委員 これですべて終わりますから。後を考えてこれで終わりますから。ちょっとその利
便性について聞いてみて、もう一つリアリズムに欠けていたと思えますよ。鉄道を使うとい
う一番の理由は利便性なのです。経済的にも時間的にも有利ですよ、安全ですよと。例え
ば、この増収策の8ページを見たって額が多いのは地元利用促進ですよ。地元の方々にど
ういう利便があるのかということをもっと宣伝しないと、やっぱり車の方が自分のうちか
ら行き先に行けると、それが一番なのです。そういう手段のある人は乗らないのですよ。
だから、経済的に1カ月使ったらこれだけの節約になりますよ、安全ですよ、早いですよ、
PRをちゃんとしていかないと。そういうことをもう少しきめ細かに、さっきの久慈と宮古
間の話はああいう距離になると私も実感としてわかりますよ。そうではなくて、さっきは通
勤の話も出ましたけれども、日常的に使う方々をどうやってふやしていくか。この計画を見
ると大変なのです。今は100万人台だけれども、見通しは68万人になるということなの
だから。だから30万人マイレール運動というのでもいいけれども、本当に100万人台を維持
してさらにどうふやせるかという、具体的な中身がなければだめですよ。そういうことでひ
とつ頑張ってください。終わります。

○伊沢昌弘委員 今、齊藤委員から利便性ということでお話あったのですが、IGRのとき
にも実は望月さんといろいろ渡り合ったというか、いろいろ御要望申し上げてうまくいか
なかったのですが、これはやっぱりマイカーがない人が使うと、そこまで迎えに来てもらえ
る人がいればいいのですけれども、いわゆる住んでいるところと駅までがかなり離れてい
る。要はバスとの連携、今バスの経営も大変なのですけれども、せつかく三鉄が会社として
やっている。私はバス会社との連携で、1つの切符で乗れるような、できればカードでとい
うのを言ったのですけれども、使えば割引になる、そういったことについて本気になってや
らないと、10円でも20円でもと言えは語弊がありますがけれども、これは本気になって考え

ないとふえないと思うのですね。その辺についてどうでしょうか。

○山口和彦参考人 今のお話でございますけれども、2次アクセスの問題、それはおっしゃるとおりであります。それで、県北の場合は県北バス、それから県南では県交通、そのほかにもタクシー、その辺についてはこれから話し合いを持とうと思っております。現に商店会とかさまざまやっているところもありますし、今実験でやっているようなのですが、その辺も含め、タイアップしていきたいと思っております。

○千葉伝委員 大変苦勞して頑張ってくださいと思っています。先ほど来、いろいろと委員から話にあるのですけれども、いずれ今後もその赤字というような状況が続くということで、平成23年に一応収支バランスがとれるという計画が、若干そのあたりでもまだ赤字が見込まれるということで、それと中平委員からも話があったのですが、沿線市町村からの財政支援あるいは県の財政支援ということで、当然これは引き続き、これまでも必要だったけれどもまたさらにそれに基金が枯渇していくというようなことを見込んでいけば、またさらにその沿線の市町村に財政支援をお願いするというので今進めていると。あと1カ月ぐらいで大体めどがつくのかなというようなあたりまで来ている、こういうことです。それはそれとして、私は当然これは必要なものだということでの沿線市町村からのお願い、そしてまたそれを沿線の住民がしっかりと認識、理解していただいでやり方、これが財政支援の中身で、それと一方では先ほど来乗客をふやすやり方、観光客をふやすやり方、いろいろある。あとは沿線の市町村の住民に使ってもらう。ちょっと今意見で出た中で、通勤通学、当然これは必ず必要な方がいるということで、ただ、それが一方でマイカーなりバス等も利用されてきて減ってきているのと、先ほど人口の割合あるいは学生の数も減少とかそういうようなことで減ってはくると思います。私は三鉄ではなくてIGRの沿線なのですが、問題はそういった、大人がみずから、私も今までずっとマイカーだったのが2回に1回は列車を使うということで可能な限り協力というようなことも必要だなと。そのときに話が出るのは、子供さんたちを持っている親が、だんだん運賃が上がるたびにどんどん負担がふえると。もともと最初から南とかほかと比べれば、何で同じ親で子供を持っているのが同じ距離を使うのに何で高いのだと、こういう率直な話を聞く。そういうことを考えればある程度はそういった通学の生徒さんたちには助成を含めて使ってもらえば、ゼロよりは私は半額でも、3分の2でもいいのですけれども、そういったことをやっぱり親とかあるいは学校とか、いわば地域の皆さんもそういうようなことを、それが何か利用価値があるかないかの話になったときに、私はゼロよりは使ってもらう、それを沿線の市町村、また住民はしっかりと支えていくと、こういうことをやっていけば私は可能ではないかなと思うのですが、現状の今の支援策あるいはこれから何かそういうことを考えているかお伺いします。

○望月地域企画室長 今も御指摘にありましたように、三陸鉄道、IGRの話ですが、利用促進とそれから支援と運賃水準、これの関係というのはまさに裏腹の関係と申しますか、いっぱい利用していただければ運賃も安くする、それから市町村、県の支援も補助も少なくて済むという関係でございます。今の時点では利用促進をとにかく図ろうということで考え

ております。こういった利用促進を図ることによって、どうしても運賃水準を維持できなくなったときにどうするか。今 I G R では通学の定期の分については県と沿線市町村で激変緩和という意味合いで助成をしているわけですが、そういったものは果たしてその三陸鉄道についても行えるのかどうか。このあたりは研究していきたいというふうに思っております。ただ、これについてはそういった助成があればいいわけですが、それが最初にあるわけではないというふうに考えておまして、まずその利用促進の取り組みというものを県と市町村と一体となって進めた上で、そういったことを考えていきたいというふうに思っております。

○嵯峨耆朗委員 関連してですけれども、具体的な話で、例えば J R 八戸線を利用して、久慈駅から久慈工業高校に行くと、2つの路線を使った場合、非常に高い、負担が大きい形です。例えば、逆もあるし、三鉄で久慈まで行って久慈から八戸線を使って、例えばそういった乗りかえで利用するケースについては安くするとか、定期の学割とかというふうなことは必要ではないかと思うのです。そして久慈工業に來ている親御さんは種市方面もあるのですけれども、かなり負担が高い。それで久慈工業の生徒が少ないかどうかはわからないけれども、いろんな要素があるのでそれらについて考えてほしいですね。

○望月地域企画室長 これは実は I G R も当初は実施いたしました。東北本線、例えば仙北町に行く方が厨川から乗る場合は乗り継ぎ割引という形でやりましたが、現在は実施しておりません。これはやはり一つは相手があるということ、相手はお互いに割引した分収入は減るわけですので、相手がそれに乗ってこないということもあります。また、一方で会社としてもその分については収入が減るというようなことがありますので、なかなか難しい面がございます。これについては I G R も三陸鉄道も会社の経営状況を第一に考えざるを得ないという面があります。そのあたり今後どういった方向がとれるのか、研究をしてみたいというふうに思っております。

○小田島委員 簡単にお尋ねいたします。誤解をいただかないように、私は極力可能な努力をしてこの鉄路を残すべきだという観点でお話し申し上げます。先ほど来増収のためのさまざまな企画や取り組みについて各委員から御意見がたくさん出たわけでございます。全く同感でございます。同感でございますが、一方でこういうお話を申し上げるのはどうかと思うのでありますけれども、このデータを見ますともう輸送人員が 39.3%まで落ち込んでしまっている。その理由について先ほど、マイカーの普及でありますとか、あるいは公共施設の郊外移転でありますとか、あるいは少子高齢化の進行とかさまざまな理由を述べられましたけれども、それもそのとおりだと思っております。そこで、可能な限り最大の努力をしつつも、その努力を上回るような時代の大きな流れというものをやはり念頭に置かなければならないのではないかといつも思っております。そのための、もしそういう日が来たときの代替輸送の方法について御検討された経緯があるのかどうか、お聞きしたいと思います。

それから、沿岸の皆様方についてはこの鉄路があるわけではございますけれども、内陸の

場合には地方バス路線の維持で相当の精力と財源を費やしている市町村というのはたくさんおられるわけでありまして。私もその一人でございましたけれども、アンケート調査なんかをやりますと、どなたも口をそろえて公共輸送機関というのは絶対残すべきだと言うのでありますけれども、その多くの皆さん方がバスに乗ったり汽車に乗ったりしないのであります。そういう現実があるのであります。先ほどその利便性のお話もございましたけれども、そういった努力をしつつもなかなかそれをクリアするだけのアイデアも取り組みも出てこないというのが実態でございます。だから、多くの市町村長が悩んでいるわけでございます。もしそうであれば、しかしながら少ないとは言いながらも利用者にとっては、住民にとってはかけがえのない足だということも事実であります。それを残そうとするのであれば、例えば出資されている関係の市町村も県も含めて、関係の市町村の皆さん方はここまでは財政支援をするのだという積極的な意思表示も必要となってくるのではないかと、私はそう思うのであります。今回やる競馬とは大きく性格を異にする問題なのであります、これは。だから、県民の皆様方も、子供たちやお年寄りの足を守るためにこれだけの支出をする、財政支援をするのだということを引きちんと明確にお話をされれば、県民の理解を得られるのではないかと思います、これらについての御見解もお伺いしたいと思っております。

○望月地域企画室長 三陸鉄道は、最初に申し上げましたとおり、県北、沿岸地域の振興、あるいは県北、沿岸地域に住む皆さん方にとって絶対に必要な鉄道だというふうに私どもは現在認識しております。現在の三陸鉄道の輸送密度は約 470 人程度です。先ほどちょっと申し上げましたが、北海道のちほく高原鉄道が廃止になったわけですが、この輸送密度、実は 300 を切っておりました。先ほど検討したかという話がございましたが、私どもは今まで検討しておりません。この輸送密度がもし仮に例えば 300 前後になったというようなことになれば、もしかしたらもうこの鉄道としての使命は終わったのかというようなことは言えるかと思いますが、少なくとも現時点では輸送密度が 470 程度あるということを考えれば、廃止というようなことは現時点では全く考えていない。これの維持のために市町村とともに最善の努力していきたいと、このように考えているところでございます。

○吉田昭彦委員長 ほかにありませんか。ほかにないようですので、出資等法人改革に係る三陸鉄道株式会社の経営改善の取り組み状況について質疑、意見交換を終わります。

三陸鉄道株式会社におかれましては、山口社長以下、利用促進で御苦労も多いと思っておりますが、公共交通としての役割を果たすべく頑張っていたいただきたいと思います。

本日の調査についてはこれをもって終了いたします。執行部及び参考人の方々は退席されて結構です。どうもありがとうございました。委員の皆さんはまだ協議する事項がありますので、そのままお残りください。

それでは、時間も押しておりますが、引き続き会議を継続します。次に、次回の委員会運営についてお諮りします。次回の当委員会の調査事項や日程等について委員の皆様から御意見等がありますか。

○斉藤信委員 競馬やったらいいではないですか。

○吉田昭彦委員長 それ以外のことで特に御意見等がなければ当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○吉田昭彦委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次に、委員会調査についてお諮りいたします。お手元に配付いたしております平成18年度出資法人等改革調査特別委員会調査計画（案）のとおり実施することとし、詳細については当職に御一任いただきたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

○斉藤信委員 意見あります。地方競馬の実情の調査ということであれば、ぜひ高知を入れていただきたい。高知がやっぱり存廃基準とのかかわりで一つのモデルになりそうなので、ぜひ高知を入れていただきたい。

○藤原良信委員 そうなると1日ふやすのではないか、そうしたら。

○佐々木大和委員 1日足りないですね。

○藤原良信委員 物理的に必要だったら足せばいいのだ。

○嵯峨耆朗委員 どこかの委員会で高知に行くと言ってなかったか。

○吉田昭彦委員長 斉藤委員の御意見ありましたが、岐阜の方で競馬の関係は調査することになっているようですが。

○藤原良信委員 いや、必要なところは委員長、意見が出たら尊重しないと。

○斉藤信委員 可能かどうかちょっと検討したらいいのでは。

○吉田昭彦委員長 事務局では原案でもって大分進めているようなのですが。

○藤原良信委員 原案は原案だ。必要なことやった方がいいよ。事務的な作業で事務局がつくった原案は原案でいつもたたき台でやるけれども、委員から出た意見は尊重してください。

○吉田昭彦委員長 わかりました。それでは、ただいまの斉藤委員、藤原委員の御意見を踏まえまして、当職にお任せいただき検討させていただくということによろしいですか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○吉田昭彦委員長 では、そのようにお願いします。

次に、この際、その他のその他として当職から委員の皆様にお諮りしたい事項がございます。御案内のとおり、本日午後に関会される臨時会においては、当委員会に岩手県競馬組合の経営改善に係る調査の中間報告を求めるの件が議題に供されることになっております。このため、仮に本件が可決された場合、当職から中間報告を行わなければならないのでありますが、まず1点目は当委員会としての対応の手順といますか運び方、2点目は報告内容をいかがするか、このことについて委員各位から御意見をいただきたいと考えるものであります。

順次御意見を伺ってまいりたいと思いますが、まず報告内容を取りまとめるに当たっての手順、運び方についてであります。御意見ありましたらお願いします。

○斉藤信委員 この委員会でやってください。

○佐々木大和委員 本会議が午後に予定されていまして議案になるそうですので、その決定を受けて休憩をとってもらって再開するのが普通でしょうから、そのとおり運んだ方がいいではないですか。何もここでやる必要ないでないの。

○渡辺幸貴委員 それはそれで手順は認識はいたしますので、内容についてはあらかじめ、まだ時間もございますし、若干意見交換ぐらいはしながら進めたらいかがと思います。

○佐々木大和委員 まあ、いいのだ、ほかの用もあるからそれからで。だって午後ずっとある。十分時間あるのだ。議案それだけでしょう。

○渡辺幸貴委員 内容の検討したらいいではないですか。

○藤原良信委員 休憩をとってください。

○吉田昭彦委員長 休憩します。

(休憩)

(再開)

○吉田昭彦委員長 再開いたします。

○斉藤信委員 委員長が議題にすればできるのだよ。

○藤原良信委員 委員長の進行でやってください。

○千葉伝委員 この委員会でその中間取りまとめをするかしないかと、ここの分のその論がまず私は今の時点では必要ないと思っていますが、その必要性があるかないかというのを決めるのが今度の午後のその本会議で決まる、こういうことで、私はその後の作業として、その時点から、ではどういうふうな取りまとめをしましょうかというような議論が始まるというのが私は筋ではないかと思えます。それで、例えばほかの出資法人で、では競馬だけを中間取りまとめをするようなことがあるのかという話になってくると、私は取りまとめも何かこれだけの話で競馬の中間取りまとめをするというのも本当はいかがかなとは思いますが、ただ、午後の本会議でみんなの採決の結果、中間取りまとめの報告を特別委員長から求めることが可決されたと、ここの分で午後の特別委員会で議論する、取りまとめをする、こういうことであれば私はそれにはやぶさかではないし、ということで、今のここの場でその前に議論しておく必要があるのではないかというのも、私はそれはおかしいのではないかと、筋をきちんとやっていただきたい。

○吉田昭彦委員長 休憩前の意見と、それから今の千葉委員の意見を集約しますと、集約というか意見をもう一度確認をいたしますが、佐々木委員、それから千葉委員の御意見は、午後の臨時会で議決になってからその中間取りまとめを、競馬組合に係る報告の取りまとめを行ったらいいのではないかという御意見ですね。それに対して渡辺委員の、もう既に検討されている事項なので、この委員会で報告内容について検討されてもいいではないかという2つの意見が出ました。そこで、臨時議会で求められることについては、もう既に8月2日にこの委員会でいろいろ調査検討された事項であります。そのことを中間報告という形できょうの議会で求められるということが予想されておるわけであります。そこで、臨時議会でもって決定された後にこの特別委員会は招集をして、それでこの委員会としての取り

まとめを決定するという場合に、時間の円滑な議事運営のために今の時点で報告内容をあらかじめ粗ごなしというか、検討をしておくという方法もあるのではないかなど、そのように思うわけではありますが、このことについていかがでしょうか。

○齊藤信委員 今競馬組合をめぐる状況というのは、いわば4月の末でしたか、見直し計画というのが出て、我々もそれを受けて8月2日に審議をしました。そして、またその見直しの見直し計画が今議論をされているわけですね。9月1日の競馬議会にそれが方向として提案をされ、9月16日の競馬議会で最終的な見直し案が決められるという状況ですよ。それに対して私たちが物を言うというタイミングは、出資法人とすればきょうしかないのですよ。だから、この間の議論を踏まえてきょうの委員会でそういう見直し計画に議会の意見、特別委員会の意見を上げさせるとすればこの委員会でまとめるべきだ。臨時議会があってもなくてもそうなのですよ。私はそういう意味でいけば、だから臨時議会のことも念頭に置きながら、きょうの委員会でまとめていくというのは全く当然のことで、そのための議論してきたのではないのか。反対するならその理由をはっきり示していただきたい。

○伊沢昌弘委員 反対とか賛成とかではなくて、委員会としてこの問題についてずっと取り上げてきて、委員長報告、これは議会から報告を求めることができる。逆に特別に委員会としてこれは報告すべきだというのであれば、これは申し出もできると思うのです。ただし1回やったきりで報告かというふうな部分も私は率直に思っています。今いみじくも齊藤委員が言ったように、昨日の報告も県政調査会であったわけですよ。9月1日に競馬議会が開かれました、見直しの方向を含めてこういう議論がございましたと。きょうの委員会の中、もちろんそれも踏まえてやるのであれば委員会としての議論は煮詰まると思うのです。ただ、御案内のとおり、私も8月2日にも言いましたけれども、成案を含めて競馬議会での議論がされてくる、これについての報告を求める機会をつくってちょうだい。これは昨日あったわけですね、調査会の中で。委員会としても、できるかということも含めて私も申し上げて、委員長にお諮りをしてそうしましょうということになってきたのです。今の、くどいようですけども、委員会として報告は求められています。議会が招集されています。しかし、議運の中で私も質問させていただいて言ってきたのは、報告をするか否かの決定についてはまさに委員会の中で独自性といいますか、自主性というのは尊重されるのではないということになりますから、報告を求めるというのは議運の流れからいけば、示されている中でいけば採決という部分がありますから、ぜひその以降の、求められるというのであればこれは報告をせざるを得ないという方向が出てくると思うのですけれども、そういうふうな取り扱いにしないと、8月2日の論議が報告をするという前提ではなかった調査だったということを踏まえれば、今この場で新たな調査をしてそれを盛り込むのであればいいのですけれども、私は手続上、本会議を待つてからの委員会で決定すべきだ、そういうふうに思います。

○吉田昭彦委員長 今の伊沢委員の御意見に対して私の認識をちょっと申し上げさせていただきますが、今中間報告を求められても委員会としてどういう方向にとか、そ

ういう今後のことについての報告はできないと思います。8月2日に行われた調査の説明とそれに対する質疑、意見、それが出たことだけでの報告しか今のところはできないと思います。したがって、もう既にやられたことを報告するわけですから、そのことについて、その内容について確認をしておきましょうという意味合いです。それ以上のことはきょう報告を求められてもできないと思います。

○斉藤信委員 そのとおりと思うよ。

○渡辺幸貫委員 そのとおりだよ。だからいいのですよ。

○千葉伝委員 やり方についてはいいのだ。

○渡辺幸貫委員 問題ないのだ。

○千葉伝委員 ただし、その開始する時点を本会議で決められてから。

○吉田昭彦委員長 だから、先ほどの意見は・・・

○藤原良信委員 今休憩中か。

○佐々木大和委員 休憩中ではない。

○藤原良信委員 休憩してください。

○吉田昭彦委員長 休憩します。

(休憩)

(再開)

○吉田昭彦委員長 それでは、再開いたします。

それぞれ御意見は拝聴いたしました。それで、きょうの1時から臨時議会が開会をされて、中間報告を求める件について上程され、その結果をもって特別委員会を開会して、それでこの委員会でもって中間報告の内容をどうするかについて皆さんで協議をし決定をしたいと思えます。それでよろしいですね。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○吉田昭彦委員長 それで、その内容について午後の本会議後の休憩の後の委員会で一から十まで皆さんで意見交換をするのでは時間がかかると思いますので、今残された時間、もう既に皆さんに御覧いただいているその素案について皆さんの御意見を徴したいと思えます。

○千葉伝委員 資料、全然見ていない。

○藤原良信委員 渡されたら見ておかなければだめだよ、そんなの。県議会議員の職務を遂行すべきだよ、何やっているんだい。だめだよ、そんな。

○吉田昭彦委員長 どうぞまだ10分間ありますから、この原案について御意見のある方、よろしくをお願いします。

○藤原良信委員 委員長の進行でやってください。粛々とだ。できる限り円満な進め方をということで意見を尊重してやってください。

○佐々木博委員 8月2日に開催された出資法人の、あの時点では特に方向性を出したわけでもありませんし、いずれ説明を聞いているんな意見が各委員の皆さんから出されて、そしてまたいろいろ質問にも答えていただいたというそういった事実だけがあるわけであり

ますが、その事実をまとめた中間報告でありますので、これ以上の中間報告というのは私はあり得ないというふうに思いますので、これで結構だと思います。

○斉藤信委員 そうだ、異議なしだ。

○吉田昭彦委員長 そのほかありませんか。何でも、時間ありますからどうぞ。

○渡辺幸貫委員 今、佐々木委員が言ったとおり、当日に発言されたことを取りまとめてあるわけでありますから、それ以上のことが新たに入ることもないだろうと思うのですね、今の委員長の話の進め方から言えば。そういう意味で、強いて言えばまだ目を通していない方があれば一応朗読をするか何かしながら、あとそれでよろしいかを諮ればいいのではと思います。

○佐々木大和委員 それでは、これは委員長提案として受けとめて、あとはこれをその時間まで見ていて、あとその招集のときに議論するということでいいと思います。

○吉田昭彦委員長 それでは、皆さんに御覧いただいている素案作成に当たっての考え方をちょっと申し上げさせてください。当委員会から岩手県競馬組合の経営改善に係るこれまでの調査の経過と結果について中間報告を行うとなれば、その内容は途中経過の報告にしかないわけであります。すなわち、先月開催した、競馬組合関係者に参考人として出席を求め行った調査の内容について、一つには、競馬組合の柴田副管理者から説明のあった事項、二つには、これに対して委員の皆様から実際に御発言のあった御意見や御指摘、御要望等を整理し報告することになるのではないかと考えたところであります。そういう内容になっておりますので、いずれ今意見が出たことを踏まえまして、1時からの臨時会開会后議決があった場合は当委員会を開催し、確認をし、決定をし、中間報告として取りまとめたと思います。よろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○吉田昭彦委員長 それでは、ありがとうございました。

以上をもって本日の日程は全部終了いたしました。これをもって散会いたします。皆さんには大変御協力をいただきありがとうございました。御苦労さまでした。