

## 総合交通特別委員会会議録

I 日 時 令和3年7月20日（火）

午後1時58分開会

午後3時43分休憩

午後3時54分開議

午後5時34分閉会

II 場 所 大会議室

III 出席委員

委員長	山本 徹
副委員長	筱岡 貞郎
委員	庄司 昌弘
〃	安達 孝彦
〃	針山 健史
〃	岡崎 信也
〃	酒井 立志
〃	川島 国
〃	永森 直人
〃	武田 慎一
〃	渡辺 守人
〃	横山 栄
〃	米原 蕃

IV 出席説明者

地方創生局

地方創生局長 助野 吉昭

地方創生局次長（総合交通政策室長）

牧野 裕亮

総合交通政策室次長（地域交通・新幹線政策課長）

有田 翔伍

総合交通政策室航空政策課長

橋本 桂芳  
観光振興室観光戦略課長 山下 章子  
観光振興室美しい富山湾活用・保全課長  
浜元 孝之  
総合交通政策室広域交通対策・LRT化検討班長  
黒崎 勇一

#### 土木部

土木部長 江幡 光博  
参事（道路課長） 金谷 英明  
港湾課長 三鍋 輝夫

### V 会議に付した事件

- 1 陸海空の公共交通・2次交通対策や、自動運転、オンデマンドなど未来の交通等の総合的な交通施策に関する調査・研究について
- 2 行政視察について
- 3 その他

### VI 議事の経過概要

- 1 陸海空の公共交通・2次交通対策や、自動運転、オンデマンドなど未来の交通等の総合的な交通施策に関する調査・研究について

#### (1) 質疑・応答

庄司委員

- ・富山地方鉄道への支援
- ・自転車利用環境の創出
- ・とやまロケーションシステム

安達委員

- ・城端線・氷見線のLRT化
- ・東海北陸自動車道の全線4車線化

針山委員

- ・自然災害に起因して通常運転できなかった公共交

通機関の運行本数

- ・高齢者ドライバーの公共交通機関利用促進策
- ・パーク・アンド・ライドの推進

岡崎委員

- ・令和2年7月に起きた富山地方鉄道脱線事故
- ・コロナの影響を受けている交通事業者への支援
- ・とやまロケーションシステム

酒井委員

- ・地域公共交通計画
- ・新幹線対策

川島委員

- ・コロナ禍を乗り切るための総合交通対策

永森委員

- ・通学路の安全対策
- ・消雪施設の更新
- ・新湊マリーナと周辺の未利用県有地の有効活用

武田委員

- ・えちごトキめき鉄道との連携
- ・JRにおけるサイクルトレイン実施の働きかけ
- ・ブルーラインの認知度向上と計画的な整備

渡辺委員

- ・富山空港の収支状況と財政の健全化
- ・公共交通の収支状況と将来を見据えた地域交通

横山委員

- ・富山地方鉄道の安全対策と県の支援

米原委員

- ・県内の主な公共交通事業者への支援状況
- ・コロナ禍後の公共交通体系を議論するための協議  
会設置と新たな公共交通体系の再構築

筱岡委員

- ・高岡駅以西区間の運行本数の増便
- ・石動駅での折り返し運行の実現

**山本委員長**　今回は、報告事項がございませんので、直ちに質問に入りたいと思います。

質問は、説明員の分掌事務の範囲内で行うものとしたしますので、よろしく願いいたします。

質問はございませんか。

**庄司委員**　まず、私からは、富山地方鉄道への支援についてお伺いさせていただきます。

昨年7月に、富山地方鉄道で脱線事故が起こりまして、今、再発防止策の必要性が指摘されております。

コロナ禍にあって、富山地方鉄道の経営がますます苦しくなっていく中で、鉄道輸送の安全確保のためには、やはり国や県の支援が必要であると思っております。

この事故の背景には、経営難ということが非常に根深くあると思っておりますし、人手不足の問題など、いろいろ重なってこういった事故が発生すると思っております。

経営面の支援では、国、県で連携してどのような対応をしていくのか、有田地域交通・新幹線政策課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長**　富山地方鉄道は、県東部地域の通勤・通学など、県民の日常生活を支える大事な交通手段であります。こうした交通サービスが提供されるに当たっては、何よりも利用者等の安全確保が図られることが大前提として必要だと考えております。

このため、県としてはこれまで、富山地方鉄道をはじめとする鉄軌道事業者に対して、レール、枕木など、安全な鉄道輸送を確保するために必要な設備の更新などについて、国や市町村と連携して支援してきているところでございます。

また、昨年度からは、コロナ禍ということもありまして、鉄軌道の運行本数の維持に対する支援など、コロナ禍における事業継続のための支援を切れ目なく行っているところをごさいますて、先般認めていただきました6月補正予算におきましても、交通事業者の事業継続に対する支援関係の事業費を計上しているところをごさいます。

6月24日付で、国の運輸安全委員会から鉄道事故調査報告書が公表されまして、富山地方鉄道では、再発防止に万全を期していくため、この運輸安全委員会の報告書で必要性を指摘されております事項について、7月末までに実行に向けた具体的な再発防止計画を策定する予定であると同社から報告を受けているところをごさいます。

富山地方鉄道においては、再発防止策にしっかりと取り組んでいただきたいと考えておりますが、県としましても、今後、同社から再発防止計画の内容などをお聞きしまして、必要な協力や支援があれば検討してまいりたいと考えております。

また、県ではこれまでも、政府に対する重要要望などを通じまして、安全輸送施設等の更新など、鉄道軌道の安全性向上に係る予算の確保に努めてきたところをごさいます。が、今後は、富山地方鉄道において策定される再発防止計画の内容も踏まえまして、鉄道の安全対策の強化に必要な予算の配分について、国に対してしっかりと働きかけてまいりたいと考えております。

**庄司委員** 県もぜひ国と連携しながら、安全対策を進めていただきたいと思います。

コロナ禍で経営も非常に厳しいということでもありますし、その一方で、市民、県民の大事な足でありますので、これをぜひ持続可能なものにしていただきたいと思います。上下分離などいろいろと議論もあろうかと思ひます。

そういった支援も考えていただければと思っております。

続きまして2問目ではありますが、自転車の利用環境の創出についてであります。

コロナ禍で自転車の利用がかなり増えているのではないかと私も感じております。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って自転車利用のニーズが高まっており、国土交通省では自転車通勤の促進に向けた環境整備を進めておられるということでもあります。今後、企業などとも連携しながら、そういった動きが出てくると思っております。

そしてまた、2050年カーボンニュートラルやグリーン社会の実現に向けて、富山県では自家用車の利用が大変多いということもありますので、自転車に移行していく流れが見込まれると思っております。

より安全で快適な自転車環境を創出するために、今後どのように自転車の走行空間の整備を進めていかれるのか、金谷道路課長にお伺いいたします。

**金谷道路課長** 平成31年に策定した富山県自転車活用推進計画では、交通分野の低炭素化など良好な都市環境の形成を図りますために、安全で快適な自転車利用環境を創出するとともに、公共交通との連携を強化いたしまして、自転車利用を促進することにしております。

このうち、自転車走行空間の整備といたしましては、これまで、富山湾岸サイクリングコースにおきましては、氷見市島尾地内、滑川市高塚地内などにおきまして自転車専用道を整備してきておりまして、現在、入善町における専用道の整備に向けた調査なども進めているところでございます。

また、5月31日にはナショナルサイクルルートへの指定もございまして、これを契機に、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づきまして、矢羽根型

の路面表示の設置や分岐点誘導標識の増設などを行うこととしております。

このほかにも、例えば、新庄川橋の架け替え事業では、新たな橋とその取付道路の路肩部分の両側に、幅1メートルの自転車走行空間を計画しているところでもございます。

今後とも、道路沿いの状況、また自動車や自転車の交通状況などを踏まえまして、安全で快適な自転車走行空間の整備に努めてまいりたいと考えております。

**庄司委員** 電動アシスト自転車もかなり増えてきていると聞いておりますので、安全で快適な空間づくりをぜひ進めていただきたいと思っております。

続きまして、とやまロケーションシステムについてお伺いいたします。

私もバスのロケーションシステムを非常に便利に使わせていただいておりますが、2019年11月18日にスタートしたものであります。バスがいつ来るのか、どこまで来ているのか、そういったことが、スマートフォンなどによって利用者に分かりやすく発信されるということではありますが、ホームページを見せていただくと、アンケートを取っておられるということでもあります。

今後、利便性について向上していかなければいけない課題などもあるかと思っておりますので、アンケートでの県民からの要望、そしてまた、今後、アプリ化を進められて、より活用しやすいバスのロケーションシステムにしていきたいと思っております。有田地域交通・新幹線政策課長にお伺いをいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** とやまロケーションシステムの利用状況ですが、昨年度1年間の1日当たりの平均アクセス数は510回となっております。特に降雪でバスが遅延することのある冬の期間については、平均よりも多く

のアクセスがあります。最多で1,000回を上回る月もございました。

システムの画面上で常時実施しております、委員から御紹介いただきました利用者向けアンケートにつきましては、利用者の属性や交通手段などの利用実態を把握し、今後のシステム改善に反映させるために実施しているものでございますが、利用者の方々から御意見を寄せていただいております。

例えば、バスの運行情報が見られて便利で助かるという御意見をいただいている一方で、バスの遅延時間など、今知りたい情報がどこに表示されているのか分かりにくいですとか、県内の各バスが今どこを走っているのかを表示するマップの画面上の情報量が少ないといった御意見など、今後の改善点に関する御意見を寄せていただいているところでございます。

県としましては、こうした利用者からの御意見を踏まえまして、今年夏頃を目途に、より利用しやすいサイトになるようにリニューアルを行う予定でございまして、具体的には、遅延など重要な情報を目立たせるように、利用者が見やすいように画面のデザインを改良するとともに、マップの画面上でも各バスの遅延情報や通過した停留所がすぐに確認できるように情報量を増やすなどの改善を予定しているところでございます。

また、先ほど御提案いただきましたアプリ化の関係でございしますが、とやまロケーションシステムで提供しているリアルタイムの運行情報などを民間の乗換え検索アプリなどでも御活用いただけますように、誰でも利用可能なオープンデータとして現在公開しているところでございます。

このオープンデータ化以降、民間の乗換え検索アプリで、とやまロケーションシステムのサイトと同様に、県内全域



のバスの運行情報をリアルタイムで確認することができるようになっておりまして、具体的には、昨年8月からはヤフーの乗換え案内、今年3月からは「my route」のアプリでもルート検索結果の画面が確認できるようになってきているところでございます。

また、こうした民間の乗換え検索サイトやアプリとの連携に伴いまして、システムへのアクセス数の増加も今後見込まれるところでございますから、利用増にも対応できるようサーバーの増強を今後行う予定でございます。

今後とも、利用者からの御意見も参考に、とやまロケーションシステムの改善に継続的に取り組むとともに、オープンデータ化を通じた民間の乗換え検索アプリなどとの連携を図るなど、さらなる利便性向上に努めてまいりたいと考えております。

**庄司委員** 昨年の大雪のときには、バスがいつ来るかということ、アクセス数が大変多かったと聞いております。やはり雪国ですから、そういったときに便利に使えるような環境、そしてまたオープンデータ化も進んでいるということで、民間と連携しながら、よりよい情報提供、また、とやまロケーションシステム自体をPRしていただいて、いろんな方に使っていただけるようお願いしたいと思います。

**安達委員** 私からは2問質問させていただきます。

まず1点目でありますけれども、城端線、氷見線のLRT化についてお伺いしたいと思います。

去る4月20日、県西部の自民党会派の県議団で、福井県のえちぜん鉄道並びに福井鉄道の視察をしてまいりました。両社の営業区間で軌道と鉄道が相互乗換えを行い、利用者の利便性の向上、さらには駅や周辺の改修等で、まちのにぎわいづくりにも寄与しており、利用者も乗客数も若干増

えているということでありました。

富山市内を走っているLRTが城端線のような田んぼの中を走るという状況に、未来の氷見線、城端線を見るような気がいたしました。

これまで、LRT化といいますと、富山市内を走っている電車が、時速30キロや40キロでゆっくり走るようなイメージでした。それでは電車の速度が相当遅くなる分、時間もかかってしまい、利便性の向上は図れないと思っていましたけれども、福井県で、時速50キロや60キロで田んぼの中の鉄軌道を走る姿を見たときに、これは相当利便性の向上が図れるなど感じたとともに、若干、車両が軽いこともあって、電車酔いといいますか、気持ち悪くもなりましたけれども、大きな効果があると思っています。

一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、JR西日本の経営状況も急激に悪化してきているところであります。JR西日本が持ちかけてきた話でありますけれども、今後どのようになっていくのか、不透明といいますか、これからの検討への影響も懸念されるところであります。

昨年度設置された検討会におけるこれまでの検討状況と今後の進め方、タイムスケジュール的なことも含めて、黒崎広域交通対策・LRT化検討班長にお伺いをいたします。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** 県、城端線・氷見線の沿線4市及びJR西日本は、昨年6月に城端線・氷見線LRT化検討会を設置しまして、これまでに2回の会議を開催しまして、今後の需要予測調査の結果や、沿線4市において検討が進められている将来のまちづくりを見据えた取組等について情報を共有し、議論するとともに、その後の検討方針について協議したところでございます。

このうち、需要予測につきましては、城端線、氷見線をLRT化、直通化しまして、運行間隔を現在より短くした

場合に、一定の需要増が見込まれるなどの調査結果が出たものの、それをもって持続可能な運行が実現できるかどうかにつきましては、さらなる精査が必要であるという議論が行われたところでございます。

今年度は、これまでの議論を踏まえまして、持続可能な実現方策についてさらに議論を深めるために、まず、仮に一定の条件の下で新駅を増設した場合の需要予測調査を行いまして、その後、LRT化、直通化に要する事業費につきまして調査を実施することとしております。現在実施している需要予測調査を踏まえまして、今後、検討会においてさらに議論することとしております。

新型コロナの影響によりまして、今ほど委員から御紹介もありましたけれども、JR西日本が大幅な赤字を計上するなど、地域交通を取り巻く環境は依然として大変厳しい状況ではございますけれども、去る3月に開催された検討会では、JR西日本からは、経営状況は大変厳しいが、実現可能な望ましい姿についてしっかり検討を進めたいといった御発言もありました。

したがいまして、県としましては、城端線、氷見線の新しい交通体系につきまして、どうすれば持続可能な見込みが立つかという点にも留意しながら、引き続き沿線4市、JR西日本と連携して、鋭意検討を進めてまいりたいと考えております。

**安達委員** 沿線の各地域では、それこそ私たちは4月20日に見に行きましたけれども、翌々日には南砺市議会が同じように福井県に見に行ったり、いろんな団体等でも勉強会や検討会などの会議が開かれていて、LRT化に向けての機運というか、期待が徐々に高まっているところであります。持続可能な形とはどういった形なのか、しっかりと検討していただきながら、スピード感も持って進めていただきたい

いと思います。よろしくお願ひいたします。

次に、東海北陸自動車道の4車線化についてお伺いをいたします。

現在、東海北陸自動車道では小矢部砺波ジャンクション付近の付加車線の建設工事が大変大詰めを迎えているところでもあります。

4車線化の区間に比べて著しく速度低下をしている路線は事故も多いということで、全国4か所選定されたうちの1か所として、城端サービスエリアー福光インター間の4.7キロメートル、また南砺スマートインターー小矢部砺波ジャンクション間の5.3キロメートルの、計10キロメートルが、2017年から4車線化に向けて整備が進められてきました。

そのうち、昨年11月に、福光インターから城端サービスエリアまでの2.3キロメートル区間が4車線化で供用開始されました。交通もスムーズに行えて、大変快適で安全に通行ができる状況になりました。

また、2019年3月には、五箇山インターー白川郷インター間の真木トンネルが事業化されたところでもありますし、2019年9月には、暫定2車線区間における優先整備区間ということで、東海北陸自動車道が全線優先整備区間に指定されたところであり、10年から15年間をかけて順次事業化していくということでもあります。

そのうち、五箇山ー白川郷間の10.1キロメートルと、五箇山ー福光間の9.5キロメートルは事業化され、今、その工事に向けて準備が進んでいるところでもありますけれども、一方で、残る白川郷ー飛騨清見間の、特に全国第3位の長大トンネルである飛騨トンネル付近のところ、そして福光インターと南砺スマートインターの間、この2か所がまだ事業化決定されておられません。この区間についても早期の

4車線化に向けて事業化をしていかなければならないと思っております。

現在の付加車線工事の進捗状況、今後の完成見通し並びに4車線化に向けた取組について、金谷道路課長にお伺いいたします。

**金谷道路課長**　たくさん御紹介いただきましたので、繰り返しの形になるかもしれませんが、御容赦いただければと思います。

東海北陸自動車道につきましては、令和元年9月に国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」におきまして、事業化されていなかった全ての区間で、おおむね10年から15年程度で4車線化を目指す、いわゆる優先整備区間に選定されたということでございます。

進捗状況でございますけれども、平成28年であります、事業化されたトータル10キロメートルの付加車線の設置でございますけれども、このうち、昨年11月には、城端サービスエリアから福光インターチェンジまでの区間におきまして、4車線化が完成しております。

残る7.7キロメートルでございますけれども、令和4年度までに順次完成し、供用する予定だと伺っております。そのうち、御紹介いただきましたが、小矢部砺波ジャンクション付近におきまして、4車線化に向けた中央分離帯等の整備が予定されているということでございます。

それから、平成31年には、五箇山インターチェンジから南側の約3キロメートルの真木トンネルを含む区間が事業化されたところでありますけれども、昨年度から工事が進められております。

また、福光インターチェンジから五箇山インターチェンジまで、それから五箇山インターチェンジから白川郷インターチェンジまでの2区間でも、城端トンネルなどの着手

に向けた調査が進められているところでもあります。

さらに、岐阜県側になりますが、飛騨トンネルを含む10キロメートルの区間につきましても、事業化に向けた調査が進められているところでございます。

今月14日に行われた岐阜県知事との懇談会では、国等への働きかけを連携して取り組むということが確認されておりまして、明日、21日ではありますが、両県知事から国へ、4車線化の必要性やその効果を訴える提言活動を行う予定となっております。

今後とも、早期に全線4車線化が実現するよう、岐阜県沿線市町、経済団体とも連携して、国などに積極的に働きかけてまいりたいと考えております。

**安達委員** 一生懸命頑張っていたきたいと思います。

以上で質問を終わります。

**針山委員** 私からは、公共交通の利用促進について、3点質問させていただきたいと思っております。

熱海市の土石流の映像が記憶に新しいところでございますが、静岡県での激しい大雨により、東海道新幹線や私鉄各線では、線路の冠水や崩土による列車の運休や遅れが相次ぎました。また、7日未明には、島根県の松江市付近にて、1時間に100ミリを超える集中豪雨となり、私鉄の一畑電車が大きな被害を受けております。

県内におきましても、11日に襲った大雨、雷の影響によりまして、あいの風とやま鉄道で12本、JR高山線で8本が運休、富山地方鉄道で一時運転を見合わせたということがあったかと思えます。

県内はもとより、全国的に集中豪雨などの異常気象が頻繁に発生しておりますが、近年において、自然災害が原因となり県内の公共交通機関が通常運転できなかつた事例の件数について、有田地域交通・新幹線政策課長にお伺い

たします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 事例件数に関して、まず、自然災害が原因で県内の公共交通機関が通常運転できなかった最近の主な事例としましては、今年1月7日から11日にかけての大雪でございますが、全ての公共交通機関において終日運休や区間運休などが相次ぎまして、通常ダイヤによる運行が全て再開されるまでに1週間以上要したところでございます。

また、令和元年10月の台風19号では、台風が本県に最接近する日の前日に、交通事業者が安全確保のため、翌日の運休、減便などの対応を決定した事例もございました。

自然災害に起因して通常運転できなかった運行本数、件数については、県内の鉄軌道事業者に聞き取りを行いましたところ、平成30年度以降、安全確保等を目的とした計画的な運休も含めまして、約8,000本ありまして、内訳で言いますと、約7割が大雪や凍結によるものでございまして、以下、強風、大雨、雷の順に続いております。

**針山委員** 本当は、風にも負けず、雪にも負けず、雨にも負けない安定運行が利用促進の一つの鍵になると思っておりますが、県として公共交通に対する自然災害に対応する取組のようなものがあればお聞きしたいと思うのですけれども、有田課長、お願いします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 安定運行は非常に重要ですが、一方で、自然災害が起きる中で無理をして運行してしまうと、安全確保の観点からも非常に問題がございます。

ですので、一概に運休の本数が多いからよくないとか、少ないからいいというものではなくて、やはり何よりも安全確保を大前提に考えることが重要だと思っております。

今年の大雪に関しましても、これを教訓に、交通事業者

が事前に自然災害を察知した場合には、安全確保のために、計画的な運休や減便の対応も重要だと思っております。

安定的な運行も大事ですけれども、まずは安全確保の観点から何が大事なのかを考えて、事業者には適切に対応いただきたいと考えております。

**針山委員** 続きまして、増加する高齢者ドライバーによる高速道路の逆走、またアクセルとブレーキの踏み間違いなどを原因とする事故が相次いでおりまして、大きな社会問題となっております。

自動ブレーキやレーダークルーズなど、運転支援システムの開発が進んでおりますが、やっぱり最善の対策というのは、「乗るな」と言うわけではありませんが、高齢者の方の移動について、車ではなく公共交通機関の利用を促進することだと思っております。

県内各自治体において、運転免許証自主返納者への支援事業が実施されておりました、バスやタクシー、路面電車などの公共交通機関の利用が優遇されるケースが多いと思っております。県における高齢者ドライバーの公共交通機関利用促進に向けた取組について、有田課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 近年、交通事故全体に占める高齢者の交通事故の割合が増えております。また、免許証返納者も近年増加しております、車を利用しない高齢者などの生活の足として、公共交通の維持確保を図りながら、高齢者などの公共交通の利用を促進していくということは非常に重要だと考えております。

このため、県としましてはこれまで、民営バス、コミュニティバスの運行経費などへの支援を行うことで公共交通の維持確保を図るとともに、公共交通を利用してもらえるよう、高齢者などに配慮した乗り降りしやすい低床バス



の導入支援や、駅ホームのバリアフリー化の支援などを行っているところがございます。

また、先ほど御紹介いただきました県内の各市町村によるバスやタクシーの利用券などの配付といった支援事業や交通事業者による運賃割引など、市町村や関係事業者が行う免許証返納者への各種支援につきまして、県警察本部のホームページ等で広報周知を行っているところがございます。

今後とも、県警察本部や市町村、交通事業者などと連携を図りまして、公共交通の一層の利用促進と高齢者などの生活の足の確保充実にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

**針山委員** 高齢化はまだまだ進みます。ぜひ手厚い支援をお願いしたいと思っております。

続きまして、先ほど話もありましたが、4月に福井県へLRTを視察してまいりました。新駅の設置や鉄道会社の相互乗り入れなど、いろいろな理由はありますが、駅舎や駅周辺の整備により乗車人員を増加させていると聞いております。

その中で、駅周辺の無料の自動車駐車を確保したパーク・アンド・ライドが大変効果的なのではないかと聞いております。

あいの風とやま鉄道やJRなどの各駅周辺にパーク・アンド・ライドの推進を図るべきだと考えますが、有田課長に所見をお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** パーク・アンド・ライドは、公共交通機関の利用促進はもとより、自動車交通量の調整による道路の渋滞緩和やそれに伴う路線バスなどの走行環境の改善が図られることから、有効なものだと考えております。

県内には、令和3年3月末現在で、市町村や交通事業者が管理するパーク・アンド・ライド駐車場が107か所整備されていると把握しております。

県としましても、パーク・アンド・ライド駐車場の整備を促進するため、市町村や交通事業者などが行うパーク・アンド・ライド駐車場の舗装やフェンス、照明等の整備、看板や広告印刷物等の製作、実証実験を行うための経費など、支援するための補助事業を平成20年度に創設しまして、これまでに27か所の駐車場を支援しているところでございます。

県としましては、今後とも市町村や交通事業者が行うパーク・アンド・ライドの整備に対して支援するとともに、パーク・アンド・ライドの活用等を通して公共交通の利用促進が図られるよう、しっかりと努めてまいりたいと考えております。

**針山委員** 公共交通の利用促進に向けて、できることは何でもしてほしいということでございます。

最後に、質問ではありませんが、今、県内各地で、氷見線、城端線のLRT化の議論が盛んになりつつあると思っております。先ほども、勉強会が開かれていることや、議会で視察に行かれたところがあるというお話がありましたとおり、大変機運が高まっていると思っております。

そして、県で実施された需要予測調査からも、氷見線、城端線がLRT化になると、どんどん新しい駅ができて、氷見線と城端線が長年の懸案であった直通化も簡単にでき、すごく利便性が向上して乗車人員が増える、そんな空気感になっているような気がしています。

私もよく、「LRT化ちゃいいもんなんやろう。早くLRT化にならんがか」といった話を聞くのですが、そんなばら色な設備なら、JRも黙ってやっていたと思うのです。

だから、LRT化をしても、簡単に持続可能な公共交通にはならないと私は認識しております。

今、議論すべきは、沿線の将来的なまちづくりの中で、それに見合った持続可能な新しい公共交通体系を模索することだと思っております。

こうしている間にも、年々利用者は減少しております。公共交通機関の利便性を高めて、活性化を図っていかないと、何年後かに来るその新しい公共交通を利用する者が誰もいなくなってしまうのではないかという思いもございませう。

ぜひ、今の公共交通機関の利用促進にしっかりと取り組んでいただきたいと思いますし、そういった議論を県民の皆さんに正しくお伝えしてあげるべきではないかと思っております。

**岡崎委員** それでは早速質問させていただきます。

先ほど庄司委員からもありましたが、富山地方鉄道の脱線について、まずお伺いをします。

企業体力やいろいろなことがありますけれども、今一番問題なのは、大丈夫なのかということです。

聞くところによると、1,486か所くらい今後直していかななくてはいけない、基準に満たなかったところがあるという報道もされていまして、県民の、とりわけ利用者からは不安だという声が聞かれたということです。

ここが一番私は大事なところだと思いますので、国の運輸安全委員会の調査報告書も公開されておりますが、県としての見解をまずお聞きします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 6月24日付で公表されました国の運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書では、昨年の富山地方鉄道本線における脱線事故の原因につきまして、列車通過中に軌間が大きく拡大したことから、先頭車両の

左車輪が軌間内に落下したと考えられると指摘しております。また、軌間が大きく拡大したのは、軌間変位が整備基準値を0.2ミリ超過していた箇所において、レール締結装置の不良が連続していたことによるものと考えられると指摘しております。

富山地方鉄道からは、今回の脱線事故の直接的な主要因は、この報告書でも指摘されておりますレール締結装置の不良が連続していたことにあると考えていると報告を受けておりました。同社では事故発生後、全線において緊急点検を行いまして、一部に亀裂はあるが機能が失われておらず、これまでは経過観察としていた状態のものも含めまして、亀裂のあるレール締結装置の交換を実施するなどの対応が既に実施されているところでございます。

また、富山地方鉄道からは、レール締結装置等の状態について、適正な判定や措置が可能となるマニュアル等の整備など、今般の運輸安全委員会の報告書において必要性が指摘されている事項についても、再発防止に万全を期していくため速やかに取りかかることとし、具体的には実行に向けた計画を7月末までに策定する予定であると報告を受けているところでございます。

富山地方鉄道には、今般の報告書の公表を真摯に受け止めていただき、安全確保のため十分な計画を策定し、着実に実行していただきたいと考えておりました。県としましても、今後策定される計画の内容などもお聞きした上で、必要な協力や支援があれば検討してまいりたいと考えております。

**岡崎委員** 取りあえず、今すぐにどうにかなるということではないと思っただけいいんですね。——はい。ここが非常に大事なところなんです。

続いて、富山地方鉄道、加越能バス、タクシー業界、あ

いの風とやま鉄道からは、今コロナの状態です。輸送人員が減少して、非常に厳しいという話を聞いています。

タクシーも、令和2年よりは少しいみだと思いますけれども、元年比較で半分ぐらいと。乗合バスや鉄軌道については、定期は8割くらい戻っているけれども、たまにちよつと乗るといふ人たちは、まだ50から60%、半分くらいだと聞いています。

一番大変なのが観光バスや貸切りバスで、これは3割ぐらいです。今、コロナワクチンの集中接種などに利用するなど、いろいろな活用を県が支援しております。それは非常に助かっているというお話も聞いておりますが、大変だと聞いています。

問題なのは、そういう厳しさの中から、この赤字路線を切ろうとか、あるいは運賃を値上げしようとか、こんな話になってくるのではないかとということで、非常に危惧をしています。

1970年代にモータリゼーションが起こって、公共交通から離れたときがありました。そのときも同じようなことをやっているんですよ。しかし今、高齢社会が進んでいく中においては、昔ほどの楽観視はできないのではないかと、逆に目いっぱい今のこの危機を何とか救ってあげないと、社会的にも大変な問題になるのではないかと考えているわけなんです。

そこで、コロナ感染症の影響を強く受けている県内地域鉄道やバス事業者、タクシー事業者の経営状況をどのように見ているのか、また今後、県としてどのように支援をされていくのかお聞きしたいと思います。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 新型コロナの影響により、県内の交通事業者の運送収入は非常に大きく落ち込んでおりまして、北陸信越運輸局からの県内の複数交通事業者へ

の聞き取り結果によりますと、令和2年度の運送収入は、鉄軌道は前年比45%減、乗合バスは31%減、タクシーは48%減となっております。

各社の令和2年度決算を見てみましても、富山地方鉄道では22億5,900万円、あいの風とやま鉄道では2億700万円、加越能バスでは3億6,900万円の最終赤字が計上されるなど、新型コロナウイルスの影響を受ける県内の交通事業者の経営環境は大変厳しい状況にあります。

こうした中、県としましては、県内の交通事業者の事業継続を支えるため、鉄軌道、路線バスの運行本数の維持に対する支援、タクシー、貸切りバス等の車両維持費に対する支援などを昨年度から切れ目なく行っているところでございます。

また、先般お認めいただきました6月補正予算におきましても、依然として厳しい状況にある交通事業者の支援のため、交通事業者が実施する感染防止対策のための衛生対策設備の導入や、車内密度を上げないよう配慮した実証運行に対する国庫補助への上乗せ支援、タクシー業界が実施する県のワクチン接種特設会場への送迎支援事業に対する支援や、他の公共交通機関の利用が困難な夜間帯に営業を行うタクシー事業者への支援、貸切りバスの利用促進を図る補助事業の延長や観光ツアーに加え、学校のクラブ活動等への補助対象の拡充、これらについて予算を盛り込んだところでございます。

引き続き、各事業者の実情を十分に把握しながら、これらの事業の実施を通じて、県民生活や経済活動を支える交通事業者の趣旨を踏まえまして、その事業継続や利用促進にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

**岡崎委員** 大変多岐にわたって御支援をいただいているというところでございますが、何と言っても先が見えないんです

よ。これが非常に頭の痛いところでございまして、強いて言えば、今、雇用調整助成金の特例給付等が行われていまずけれども、コロナが終わっても、経営が戻るまではちゃんと支援を続けるという、こういう安心感がないと事業者もどんどん体力をなくしていくことになりかねないので、引き続きの御支援を強く求めておきたいと思っております。

続いて、公共交通の維持に関して、補助金という形で支援をしているわけでございますが、やはり公共交通も時代のニーズに合わせて一定の経営変化をしていかななくてはいけないと思っています。

例えば、私の地域には、60年くらい前に宅地造成された住宅地がありまして、当時は通勤や通学にバスを使っていました。今は通勤・通学に使う人たちはほとんどいません。むしろ困っているのは、買物とか、ちょっと遊びに行くとか、生活支援に対する公共交通が必要になっているわけです。

しかし、既存路線は特にそうした変化に対応するわけでもなく、ずっと同じ経路をたどると思っています。これは交通事業者の皆さんの事情もありますから、駄目とは言いませんが、しかしやっぱり利便性を高めるときには、経路、運賃を含めて改善していく必要があると思っています。

また、県議会でも度々取り上げられていますが、駅まであと一步、ワンマイル交通、これも全県的な課題になりつつあります。

細かいことを言えばたくさんありますが、ちょっと経路を変えたら買物バスに早変わりする路線もあるんです。そういうものも含めて工夫はできると思っています。経営支援だけではなくて、将来を見据えた、利便性の向上に向けた取組も必要ではないかと思っております。

そこで、コロナで大きなダメージを受けている交通事業

者の経営改善につながるよう、さらなる利便性の向上に向けた取組について、地域交通活性化推進会議も設置されておりますから、そういうことなども含めて議論をして、県下共通して公共交通に不足しているものを共有しながら進めていくことが必要であると考えますが、所見をお伺いします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 利便性向上に向けた取組ということで御質問をいただきました。

県ではこれまで、平成28年3月に作成した富山県地域交通ビジョンの考え方に基きまして、誰もが利用しやすい鉄軌道やバスを目指す使いやすい地域交通等の実現に向けまして、富山県地域交通活性化推進会議の場などで、市町村、交通事業者などの関係者とともに議論を行ってきているところでございます。

このビジョンが策定されて以降、富山駅の連続立体交差や富山市内軌道の南北直通化が実現しまして、現在もあいの風とやま鉄道の新富山口の整備が進められているところでございます。

また、昨年10月からは、あいの風とやま鉄道全駅の自動券売機においてICカードの購入ができるようになるなど、利便性の向上に向けた取組が進められているところでございます。

さらに、県内全域のバスの遅延情報などをリアルタイムで確認できる、とやまロケーションシステムの運用が令和元年11月から開始され、今年3月からは、オープンデータ化したとやまロケーションシステムのバス情報などを活用したMaasサービス「my route」が開始されるなど、関係者の連携の下、県内の交通サービスの利便性の向上に向けた取組が進められているところでございます。

委員から御指摘もありましたが、人口減少や新型コロナ



の感染拡大など、地域公共交通を取り巻く環境は今もなお変化しております。今後とも持続可能な公共交通サービスを確保していくためには、利用実態を踏まえながら、引き続き利便性の向上に取り組んでいくことが必要だと考えております。

委員御指摘の趣旨も踏まえまして、地域交通活性化推進会議の場なども活用しながら、市町村や関係事業者などの関係者と連携して、県内の公共交通のさらなる利便性の向上が図られるよう努力してまいりたいと考えております。

**岡崎委員** 委員長、ここで資料を配付したいのですが、よろしいですか。

**山本委員長** 許可します。

**岡崎委員** 資料を配付している間に少しお話をしながら進めていきたいと思っております。

県の交通ビジョンは大まかに言えば、富山県の役割というのは、自治体をまたぐような交通について主立って見ていくという、そういう方針だったと思っております。

ところが、私が主張して通ったように、とやまロケーションシステムのような全県にわたって利便性を向上させるようなものは、地域交通活性化推進会議で話をするという形に変わっていった経緯もありますので、そろそろ今の県内で共通する、これから高齢社会が進化していく中で、県民の足をしっかり守ることについて、テーマを絞って議論していただきたいと思っているわけです。

資料が行き渡りましたが、先ほど庄司委員もとやまロケーションシステムの質問をされまして、本当にそのとおりだと聞いていました。

ただ、問題なのは、大雪のときはアクセスが増えますよ。このシステムは、大雪のときなどにバス停で待たなくてもいいように考案してもらったものなのです。雪の中、お年

寄り安心して待てるように、屋根のないバス停で真っ白になって待たなくても家で待てる、これがとやまロケーションシステムの発案の原点だったわけです。

そんなことからすると、大雪のときにバスがいつ来るかわからないという記事が載ると、これでいいのかと思うわけです。

スマホを利用する人たちは利便性が増していいと思いますが、先ほど庄司委員が大変重要なことを言われました。アイコンで一発でそのシステムにたどりついてほしいわけです。今のロケーションシステムは、「お気に入り」に登録しておいて、そこから自分で開いていかないに進まないで、一発でぼんと開くことが非常に大事なところだと言われたんだと思っています。そのとおりだと思います。

お配りした資料は、ケーブルテレビの画面です。ケーブルテレビでお気に入り登録をしておけば、テレビをつけただけで今のバスの運行情報が一目瞭然に分かるわけで、雪が降ったときも心配せずに、バスを安心して待てると思うのです。スマホが使えなくてももしっかり利便性を共有できるということで、ぜひこういうことを進めてほしいと思います。

もう1つは、ずっと言っているように、駅や病院、あるいはショッピングセンターなど、公共交通の結節点になるような箇所においては、デジタルサイネージなどでバス運行を表示するようなものをつけたらいいと思います。

なぜかと言うと、スマホを使えない人はイメージが湧かないのです。何を言っているのか分からないんです。「とやまロケーションシステム」という分かりにくい名称だということもありますが、何が便利なのか全然分からないものを具体的に目で見せてあげれば、これがあれば寒いところで待っていなくてもいいということが分かると思います

し、また、これを見られるならスマホを買うというふうになるかもしれません。このような利便性の発展をぜひ県として努力していただきたいと思います。どうでしょうか。

**有田地域交通・新幹線政策課長** とやまロケーションシステムの周知活動、広報につきましては、これまで県、市町、バス事業者のホームページにバナー等を掲載するほか、スマホの利用者が手軽にアクセスすることができる環境整備として、バスの時刻表やバス停にとやまロケーションシステムのサイトへアクセスできるQRコードを掲示するなどの取組を行っているところでございます。

また、とやまロケーションシステムで提供している情報については、誰でも利用可能なオープンデータとして公開しているところでございまして、このオープンデータを活用し、民間の乗換え検索アプリなどでもとやまロケーションシステムと同様に県内全域のバス運行情報などをリアルタイムで確認することができるようになってきておりまして、具体的には昨年8月からはヤフーの乗換え案内、今年3月からは「my route」のアプリでもルート検索の画面から確認できるようになっております。

また、デジタルサイネージにつきましては、バス事業者や市町により、富山駅前など主要な交通結節点のほか、市役所、町役場、地域の主要な病院やスーパーの前など、現在28か所に設置されているところでございます。

デジタルサイネージの設置が進めば、スマートフォンやパソコンなどの操作に不慣れの方を含めまして、多くの方に御覧いただけることとなりますが、設置費用に加え維持管理費用も必要となることから、引き続き、バス事業者や市町と相談しながら取り組んでまいりたいと考えております。

また、先ほど御紹介いただきましたケーブルテレビの画

面からのバスのリアルタイム運行情報などの提供につきましては、ケーブルテレビの事業者に対しまして、コンテンツ制作に要する経費を県として支援することとしているところでございます。

この支援を御活用いただきまして、昨年4月から砺波市や南砺市、小矢部市をエリアとするなみ衛星通信テレビ株式会社で、昨年12月からは高岡市をエリアとする高岡ケーブルネットワーク株式会社において、情報提供を開始いただいているところでございます。

本年度もコンテンツ制作に要する経費の支援のために必要な予算を確保しているところでございます。引き続き、さらに多くのケーブルテレビでも情報提供いただけるよう県としてしっかりと働きかけてまいりたいと考えております。

**岡崎委員** 呉西は大変進んでおりますが、呉東はなかなか進まないの、私もどんな画面が出ているのか実は分からなくて、当局から資料を提供していただいた経緯があります。呉東でも、富山市を中心に、ぜひ進めていただきたいと思うわけです。

とやまロケーションシステムについて、GPS装備をして、しかもバス停などのデータをオープンデータ化したというのは、これから非常に大きなインフラになっていくと思っています。

MaaSだろうが自動運転だろうが、すべからく位置情報というのは今後もずっと生きていく、大事な基盤だと私は思っています。利便性を向上させるために、ぜひ御尽力いただきたいと思います。

**酒井委員** 初めに、公共交通対策について質問いたします。

昨年6月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、自治体による地域公共交通計画の策定が努

力義務化されたところであります。

そこで、本県の15市町村における地域公共交通計画の策定状況はどうか。また、市町村の計画策定に当たり県としてどのような支援等を行っているのか、有田地域交通・新幹線政策課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画につきまして、県内15市町村の策定状況については、現在県として把握しておりますのは、富山市、高岡市、射水市、魚津市、滑川市、黒部市、小矢部市、南砺市、上市町の合計9市町が既に計画を策定済みでございます。砺波市、立山町の2市町においても今後計画を策定する予定だと聞いているところでございます。

また、このほかに、高岡市、氷見市、砺波市及び南砺市の4市では、城端・氷見線沿線地域としての計画を共同で策定しているところでございます。

地域交通のマスタープランとしての役割を果たす地域公共交通計画の策定は、地域の移動手段の確保充実を図るための大事な取組であると認識しておりまして、県として市町村による計画の策定を推進するため、計画の策定、改定事業の支援を行ってきておりまして、今年度につきましても必要な予算を確保しているところでございます。

また、各市町村が計画を策定するに当たっては、計画策定市町村・地域の関係の公共交通事業者・利用者の代表や学識経験者などから構成される協議会を開催し、関係者間で協議を行うことになっておりますが、この協議会に県も参画し、計画策定に向けて必要な情報提供などの協力や助言等を行ってきたところでございます。

引き続き、県として、県内市町村による地域公共交通計画の策定を推進してまいりたいと考えております。

**酒井委員** 15市町村のうち9市町が策定済みで、2市町が策

定予定、あと4市町村が残っている状況だということをお話しいただきました。

先ほど、針山委員が質問の後になるお話がされましたが、その内容について、さすがだなと思いました。私も全く同感であります。いかに持続可能な幹線公共交通ネットワークを構築するかが今求められているのではなかろうかと考えてございます。

そこで次の質問に入りますが、今、公共交通の利用者が減少し、運転手の不足や新型コロナウイルスの影響もあって、交通事業者は極めて厳しい環境下にあると考えてございます。

鉄道や路線バスなど、広域にわたる幹線的な公共交通網の構築については、県の役割は大変重要なものがあると考えておりまして、例えば、既に山形県や熊本県などでは、全県域を対象とする地域公共交通計画が策定されました。

山形県では県が事務局を務めております。広域の移動にも対応した計画のため、県と市町村が連携し、県内全市町村が計画に参画しているとのことですので。そして、策定後は、目標設定を行うとともに、逐次モニタリングし、計画に基づく施策、事業の見直しを図ることとしているということでもあります。

熊本県では、県内において既に18の地域公共交通網形成計画が策定されており、これに基づく取組が進められていたとのことですので。しかし、複数市町村にまたがるバス路線や鉄道については、市町村間の合意形成に時間を要し、計画の中で、単に幹線として位置づけるもののみ、もしくは再生の方針を打ち出したとしても容易に実施できないケースもあったそうです。これらを背景に、県内全域で地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を計画的に構築していくため、県、市町村、交通事業者等関係者の共通認識とな

る熊本県地域公共交通計画を県が主体となって取りまとめ、具体的な取組を進めているということでもあります。

また、隣県の岐阜県においても、県民が利用しやすく効率的な公共交通ネットワークの形成を図ることを目的として、岐阜県地域公共交通協議会を設置して、現在計画を策定中とのことをごさいます。

そこで、本県においても、持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築のために、県地域公共交通計画の策定を急ぐべきと考えますが、有田地域交通・新幹線政策課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 新型コロナの影響によりまして苦しい状況にある県内の公共交通は、今後も人口減少や運転手不足など、これまで以上に厳しい環境に置かれると考えておりまして、とりわけマイカー保有率が高い本県におきましては、公共交通サービスの持続的な確保は非常に大きな問題だと思っております。

県では、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が、昨年の法改正により努力義務化される以前の平成27年度末に、県独自の取組としまして、今後10年間の地域交通の目指すべき目標や基本的な方向を示した「富山県地域交通ビジョン」を、交通事業者や県民、企業などと協力して策定しておりまして、これまでも、このビジョンの考え方に基きまして、県として、幹線となる地域間交通ネットワークの充実や利用促進などの取組を進めてきたところでございます。

他方で、昨今、コロナ禍における交通事業者の経営苦境や新しい生活様式の広がり、デジタルトランスフォーメーションなどの進展による人々の暮らしや働き方の変化など、ビジョン策定当初に想定されなかった社会情勢の変化も見られるようになってきておりまして、今後、その見直しも

含め、ビジョンの内容についてフォローアップや検証を行うことが必要になってくると考えております。

改正後の地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするものでございます。地域交通のマスタープランとして位置づけられるものでありまして、今のビジョンと重複するものでありますことから、今後、このビジョンの検証等を行いまして、見直しを行う際には、法に基づく地域公共交通計画として改定することも含めまして、検討してまいりたいと考えております。

**酒井委員** 大変よく分かりました。しっかり取り組んでいただければと思います。

次に、新幹線対策について質問いたします。

北陸新幹線は、令和6年春に金沢－敦賀間が開業する予定となりました。その整備工事が進む中で、JR西日本は、北陸三県誘客促進連携協議会——富山県、石川県、福井県及び各県観光連盟、観光推進機構、北陸経済連合会で構成されておりますが、この協議会と協力し、魅力ある観光地づくりと北陸への誘客促進を目的として、観光MaaSの導入に向けて本年度に実証事業を実施するといった動きも出てきております。

このような中で、北陸エリアの観光誘客の拡大に向けて、県として今後どのような取組を展開されるのか、山下観光戦略課長にお伺いをいたします。

**山下観光戦略課長** 令和6年に予定されております北陸新幹線敦賀開業や、その後の大阪延伸による全線開業に向けましては、関西方面等から北陸への誘客拡大を含めまして、大きな経済効果が期待できることから、北陸3県が連携し、観光面での開業効果を最大化できるよう取り組んでいるところでございます。



具体的には、委員御紹介の北陸三県誘客促進連携協議会におきまして、大都市圏からの誘客キャンペーンの開催や、観光季刊誌「北陸物語」の大都市圏での配架などを行っておりますほか、敦賀開業を契機とした令和6年秋の北陸ゲストイネーションキャンペーンの開催誘致に向けまして、北陸3県が連携し、今準備を始めているところでございます。

また、北陸3県が連携しまして、今年11月に開催が予定されております世界最大級の観光イベント「ツーリズムEXPOジャパン2021大阪・関西」におきまして、一体的な出展、PRを行いますほか、関西の公立学校を対象とした修学旅行の誘致強化など、関西エリアでの観光誘客の強化に取り組むこととしております。

また、御紹介のありました北陸エリアのMaasにつきましては、JR西日本において令和4年度に導入すると発表されているところでございます。

今年度を実施予定の実証実験は、北陸3県を対象エリアとするデジタルスタンプラリーでございますが、これに対して協議会として費用の一部を負担するなど協力することとしております。

北陸3県の公共交通機関や観光施設をいわゆるシームレスに利用していただけるような環境整備を図ることで、広域周遊観光の一層の推進が期待されることから、富山県としても協力してまいりたいと考えております。

**酒井委員** 昨年2月定例会の予算特別委員会において、新田知事は、石川県知事との懇談会において、北陸3県の連携による近隣県からの誘客の推進、北陸3県及び岐阜県、長野県を含めた新たなガイドブックを作成することに合意したところであり、これらによる交流人口の拡大が、新高岡駅のさらなる利用促進につながるよう取り組むと答弁され

ました。大変ありがたく思っております。

そこで、これまでどのような取組をされてきたのか、現在の状況について課長にお伺いたします。

**山下観光戦略課長** 本年2月に開催しました石川県知事との懇談会におきましては、北陸新幹線敦賀開業を見据えて、北陸3県連携によります広域観光推進の取組について合意したところでございます。

近隣県を含みます他都道府県からの誘客につきましては、首都圏1都3県で、現在緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が延長されたほか、近隣県の感染状況も流動的でございますことから、現時点では広域からの誘客はなかなか難しいと考えているところでございます。

現在、県民に限定した観光キャンペーンを実施しまして、まずは足元の需要喚起に取り組んでいるところでございます。こちらのほうは近隣県においても同様でございます。いずれも地域の感染状況に留意しつつ、県民を対象とした観光キャンペーンに今現在は取り組まれているところでございます。

北陸3県が連携した取組につきましては、今後、国の施策の方向性を注視しつつ、県内及び近隣県の感染状況が落ち着けば北陸3県等で連携し、近隣県民の誘客にも取り組みたいと考えているところでございます。継続的に検討協議してまいりたいと考えております。

また、広域のガイドブックにつきましては、北陸3県に加えまして、岐阜県、長野県にも参加を呼びかけて、北陸新幹線敦賀開業に合わせて、令和5年度中に作成するというところで進めておりまして、今後、石川県はじめ関係各県と連携を図りながら取り組んでまいりたいと考えております。

**酒井委員** いずれにしても、アフターコロナに向けてしっか

り取り組んでいただければと思います。よろしく申し上げます。

最後の質問になります。

北陸新幹線新高岡駅は飛越能の玄関口であり、ひみ番屋街を經由して石川県和倉温泉へ向かう「わくライナー」や、南砺市、五箇山、そして岐阜県へ向かう「世界遺産バス」等は、新高岡駅にとっては重要な施策であると捉えております。

しかし現況は、わくライナーや世界遺産バスなどの広域的な路線バスは、コロナ禍により、通常的生活路線以上の影響が出ていると捉えております。

しかしながら、一旦これを廃止してしまうと、復活には大変大きなエネルギーが必要だと考えてございます。コロナ後を見据えれば、わくライナー、世界遺産バスは大変重要なものであることから、支援を継続していただきたいものであります。要望も含めての質問になりますが、山下課長に御所見を伺います。

**山下観光戦略課長** 新高岡駅と五箇山、白川郷を結ぶ世界遺産バス、それからひみ番屋街、和倉温泉を結ぶわくライナーは、新高岡駅からの二次交通として広域周遊観光を促進するための貴重な観光路線バスでございますが、バスを運行する加越能バスからは、御指摘のとおり、新型コロナウイルスの感染拡大による影響は、通常的生活路線以上に深刻であると聞いているところでございます。

世界遺産バスは、コロナ前までは利用者の半分以上を占めていた外国人観光客が、渡航制限のために大幅に減少したことなどによりまして、平日は6往復、土日祝日は1日9往復のダイヤが一部運休となりまして、現在は1日4往復で運行されているところでございます。

わくライナーにつきましても、新型コロナウイルスの感

染拡大に伴う利用者の減、それから県をまたぐ不要不急の移動の自粛要請なども踏まえまして、現在は1日2往復のバスが全便運休となっておりますが、加越能バスからは、7月22日から運行を再開すると聞いているところでございます。

県ではこれらのバスを支援するために、運行当初から運行経費の一部を補助してきておりまして、運休中でありましても、車両維持費等の必要な経費は補助対象としているところでございます。また、県の観光情報サイトや広報番組などを活用して、利用促進にも努めてきたところでございます。

今後、コロナの収束を見据えまして、これまで以上に関係市町村や運行会社とも連携を密にしまして、運行再開のタイミングを図りつつ、時期を逃すことなく継続的に支援をしてまいりたいと考えております。

**川島委員** 先輩・同僚委員から、公共交通の経営の厳しさ、コロナ禍にあって5割減の運営が続いていることに対して、これを支援していく、地域の足を守って活性化させていくということについてお話がありました。お互いに共通認識を持っているということで質問していきたいと思えます。

コロナ禍を乗り切るための総合交通対策について聞いてまいりたいと思えます。

背景を少し語らせていただきたいと思いますが、新型コロナウイルスにあっては、1年半以上マスクをして、我々は日本において苦しんでいるわけではありますが、もう既に世界では、アメリカでは大リーグで大谷選手が活躍しておりますが、観客が密になって大歓声を上げており、ユーロサッカーにおいてもイギリスでは、サッカー開業を機に6万人を集めてやっていこうと、そういう国が日本より何十倍も被害が多い国であることを考えると、日本においてオ

オリンピックが無観客というのは非常に残念でならないわけでありませう。

要は、コロナをどう捉えていくかということを中心に、そろそろいろいろな施策を考えていかなければならないのではないかという観点から、まず、新型コロナウイルスが第1波から始まって、県内における公共交通機関がその影響を強く受けているわけでありませうが、利用者の状況と公共交通機関におけるクラスター発生の状況をどう総括されているのか、有田課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 新型コロナウイルスの影響により、県内の交通機関の利用者は大きく減少しております。北陸信越運輸局の速報値によりませうと、令和2年度の利用状況は前年度比で、鉄軌道が約23%減、乗合バスが約31%減、タクシーが約49%減などとなっております。

また、委員御質問のクラスターの発生事案につきましては、県内のクラスター事例を県としては把握しているところでございますが、少なくとも県内において、公共交通機関におけるクラスターの発生事案はないと承知しております。

なお、厚生労働省が公表しております新型コロナウイルスに関するQ & Aにおいても、「十分に換気がされている公共交通機関での感染は限定的であると考えられている」とされているところでございます。

**川島委員** 明確に、クラスター発生など公共交通機関にはないということをお答えいただきました。バスにおいても、あいの風とやま鉄道においても、不特定多数が密になって利用するわけでありませうけれども、感染拡大に寄与する事実はないという受け止めをいたします。

関連してお伺いしたいのでありませうけれども、世間一般では、県民においてもそうでありませうが、やはり人が密に

なる公共交通、マスクをしていても知らない人と密になってしまう公共交通を利用することがはばかれる世情にあります。そこにゼロリスクはないのでしようけれども、基本的には公共交通を使っても、感染対策を徹底しているので大丈夫ですよということをしっかり言えるのかどうか、加えてお答えいただければと思います。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 公共交通機関における感染のリスクということをございますけれども、現在、業種ごとに業界団体が感染拡大予防ガイドラインを策定しております。このガイドラインに基づきまして、各交通事業者におきましては、感染予防に徹底して取り組んでいただいていると考えております。

また、先ほど申し上げましたが、公共交通機関における感染のリスクに関しましては、厚生労働省が公表しております新型コロナウイルスに関するQ & Aにおきましても、「十分に換気がされている公共交通機関での感染は限定的であると考えられている」とされているところをございますから、引き続き、各交通事業者におかれましては、ガイドラインに基づきまして適切な感染対策を講じていただくことが大事かと考えております。

**川島委員** 私はもっとアピールすべきと思います。山手線にはあれだけたくさん乗っているけれども、クラスターが発生したということを知ったことはありません。公共交通は安全ですよということをもっとPRしてほしいのに、逆に事業者側には、人流を増加させて感染リスクを拡大してしまうのではなかろうかという委縮感があるのではないかと捉えております。

公共交通機関においては感染拡大防止措置がしっかりと徹底されているということでも今ほど答弁もありましたけれども、公共交通機関の利用者がなぜ戻らないのか、その原

因をどのように分析しているのか、有田課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** コロナ禍において、県内の交通機関の利用状況は落ち込んでおりますが、さらにその内訳を見てみますと、交通機関別でございますが、貸切りバス、高速バス、タクシーの落ち込み幅が特に大きくなっております。

また、鉄軌道につきましても、定期の利用者数についてはコロナ前の8割程度の水準である一方で、定期外の利用者数については、コロナ前の6割程度弱の水準にとどまっているところでございます。

こうした貸切りバス、高速バス、タクシー、また鉄軌道の中でも落ち込み幅の大きい定期外の利用者などについては、観光や買物、ビジネス目的などの利用が多いと考えておりますが、依然として厳しい感染状況が続き、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の対象に指定される地域が全国的に見られる中、県外との人流などが抑制されていることで影響を特に受けていると考えております。

また、県内におきましてもこれまで、新型コロナウイルスの感染状況などを踏まえた警戒レベルに応じて、外出の自粛やイベントの開催制限、施設の使用制限などの要請が行われてきたところでございますが、今月3日からは、警戒レベルがステージ1に引き下げられ、これらの要請の内容も緩和されているところでございます。

県内の感染状況が比較的落ち着いている状況にある今、先般認めていただいた6月補正では、地域観光促進事業として、「地元で愉しもう！とやま観光キャンペーン」や県内教育旅行支援事業、また、タクシーや貸切りバスの利用促進に向けた支援策について盛り込んだところでございます。

これらの事業の実施を通じまして、感染防止と社会経済活動の維持の両立に配慮しつつ、公共交通の利用促進にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

**川島委員** ぜひ自信を持って、6月補正の支援事業をしっかりと展開していただきたいと思います。

コロナの影響によって、全国的に、行動変容に伴って公共交通機関の利用控えの意識が浸透している状況なのかなと思っておりますが、経営者の皆さんにお話を聞くと、マイカー通勤を推奨している事実もありますし、実際、電車を控え、公共交通機関を控えることを推奨することが地域の中で行われていることを実感しておりますので、ぜひそれを、安全宣言ではないですけども、しっかりとアピールして、公共交通を使ってくださいという促しをしっかりと行っていくべきではないかと思っております。

3点目として、コロナが長引いているわけでありましてけれども、報道を見ておりますと、特にあいの風とやま鉄道の経営状況が非常に心配であります。あいの風とやま鉄道における運賃の値上げが議論されているところでありますが、現在の議論の状況について黒崎班長に答弁願います。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** あいの風とやま鉄道は、平成27年3月の開業以来、利用が好調に推移しておりましたけれども、昨年度は新型コロナによる都道府県をまたぐ移動や大規模イベントの自粛、学校の臨時休校などの影響によりまして、利用者が前年度と比べまして約25%減少しております。その結果、2億700万円の損失を計上しております。開業後初めての赤字となったところでございます。

あいの風とやま鉄道の運賃につきましては、これまで、開業後の利用状況や収支の状況等を踏まえまして、消費税増税による改定を除いて据え置いてきております。開業前



に策定された、あいの風とやま鉄道の経営計画では、当初、2020年春の運賃値上げを想定されておりましたけれども、2019年12月に公表されました運賃の改定時期等検討ワーキンググループの最終報告におきまして、運賃の改定時期につきましては、当面、2022年春または2023年春を目途とし、今後の収支状況等を踏まえて引き続き検討を行うとされているところでございます。

このため、現在、市町村、経済団体等で構成します、あいの風とやま鉄道新経営計画検討ワーキンググループにおきまして、新しい経営計画と併せて、改定の時期、改定率等も検討しているところでございます。

これまでの検討の中で、運賃改定の時期につきましては、あいの風とやま鉄道から、「厳しい経営状況からは早期の運賃改定が望ましいけれども、県内の社会経済情勢を考慮すると、2022年春での運賃改定は難しいと認識している。今後も検討を進め、本年12月に改定時期を決定したい」との考えが示されたところでございます。

あいの風とやま鉄道では、現在、将来の需要予測調査を行っているところございまして、さらに、収支見込みなどの検討を進めまして、運賃改定の方針を今年12月のあいの風とやま鉄道利用促進協議会にお示しし、市町村、経済団体、利用者の方々の御意見もお伺いすることとしております。

**川島委員** シミュレーションの中でも2022年、2023年ということが示されているわけでありましてけれども、当たり前ですが、運賃が上がればお客さんが減るとか、運賃を上げなければ各自治体の基金への積み増しが増えるという自治体としての捉え方もありまして、非常に難しいと思うのです。やはり、利用者を増やして、そして売上げを増やしていくことに、県としてどのようにサポートしていくかというこ

とが問われていると感じております。

今、非常にピンチでありますけれども、ある意味、今しっかりと県が積極的に踏み込んで、例えばあいの風とやま鉄道のバリアフリー化を活性化して、お年寄りも障害を持たれた方も利用しやすくしていくための手当てをしっかりとしていくなどの積極的な投資が必要であろうと思うわけでありませう。

あいの風とやま鉄道の駅のバリアフリー化の進捗状況及び県の今の取組方針を黒崎班長にお伺いしたいと思います。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** 駅のバリアフリー化につきましては、今年4月に改正内容が施行されました国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におきまして、これまでの1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅に加えまして、新たに、利用者数が2,000人以上3,000人未満であって、市町村による移動等円滑化基本構想で生活関連施設に位置づけられた鉄軌道駅につきましても、原則として全てバリアフリー化を進めるといった方針が示されたところでございます。

あいの風とやま鉄道では、全駅において既に転落防止の点字ブロック、それから端部柵——ホームの端に設置された柵で、それ以上先に行けないように設置してある柵でございませう。それから障害者対応型の自動券売機を設置しておりますほか、現在、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の富山駅や高岡駅などに、平成30年3月に開業した高岡やぶなみ駅を加えた7駅にエレベーターを設置し、段差解消が図られている状況でございませう。

さらに、来春開業予定の新富山口駅にもエレベーターを設置するほか、滑川駅におきましてもエレベーター設置工事に今年度着手することとしております。

また、福岡駅、越中大門駅につきましては、地元市にお

きまして、駅周辺も含めたバリアフリー化を進めるための基本構想の作成に現在取り組むこととされております。

駅のバリアフリー化につきましては、多額の事業費を要しまして、実施に当たりましては国の支援も必要であることから、県では、国への重要要望などを通じまして、これまでも補助採択基準の緩和などについて働きかけをしてきたところでございます。

引き続き、そういった働きかけをするとともに、市町村の基本構想の作成に助言するなど、今後とも駅のバリアフリー化の推進に努めてまいりたいと考えております。

**川島委員** 毎回言っておりますが、鶏が先か卵が先かということですが、鉄道自体をしっかりと利便性を上げていくために、ぜひ市町村と一緒に、ワンチームになって推進を図っていただきたいとお願い申し上げるところであります。

ここで委員長、資料の配付の許可をお願いいたします。

**山本委員長** 許可します。

**川島委員** コロナ禍において、どうやって公共交通機関の利用を促進させていくかということで、県も支援策を行い、各自治体もいろいろ行っております。

これが一番効果があるなということで、自治体関係者や事業者の皆さんが口をそろえておっしゃったのが、昨年6月19日から10月31日まで5か月間施行されました、観光交通スーパーチケットキャンペーン事業であります。

資料のとおりであります。運賃の半額を利用者が負担して、その半額を県が5分の4、そして事業者が5分の1負担して、実質利用者は半額になるという事業であります。見ていただいたとおり、特に1日フリーきっぷが非常に人気がありまして、あいの風とやま鉄道は3,024件、万葉線においても506件ありますが、即日完売であったそ

うであります。

富山地方鉄道も1日フリーきっぷで1,000件以上利用があつて、利用者回復といひましようか、利用者増に非常につながつてゐるということで、好評を博した補助事業であります。

このコロナ禍、本当に長引く厳しい経営の中で、県がどうやって支援するか、過去を振り返つて、よかつた施策をしっかりと拡充、改良して、第2弾を打ち出していただきたいことをお願いするわけであります。

例えば、スーパーチケットキャンペーンは事業者負担もあるということで利益があまり上がらないので、事業者にもうちょっと利益が上がるようにしてもらえないかという声が非常にありました。5分の4が県負担となつておりますが、できれば10分の9ぐらい負担していただいて、予算枠もG o T o 事業費くらいに拡充していただいて、ある程度事業者が利益を得られるような、経営支援につながるスーパーチケットキャンペーン第2弾を打ち出していただきたいと思ひます。有田課長の見解をお伺ひいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 今ほど御紹介いただきました、昨年度実施した観光交通スーパーチケットキャンペーンは、県内の交通事業者が発売してゐる12種類の観光列車やフリー乗車券につきまして、県民を対象に特別割引価格での購入を支援するものでございます。

キャンペーンにおける各種乗車券の通算の発売実績は、先ほど御紹介いただいた資料のとおり、7,136枚となっております。

新型コロナの影響により、県内の交通機関の利用者が非常に大きく減少してゐる状況にある中、公共交通の利用促進は非常に大事でございますし、マイクロツーリズムなど観光施策との連携も図りながら進めていくということが非

常に必要だと考えております。

このため、県としましては、昨年度から県民向けの観光キャンペーンを実施してきているところでございますが、現在実施している「地元で遊ぼう！県内日帰りツアー県民割引キャンペーン」におきましては、観光列車「べるもんた」と「一万三千尺物語」を乗り継ぐ列車の旅を楽しむツアー、ほかには通常は見ることができない富山地方鉄道の電車車庫の見学と特急アルプスエクスプレス号でのスイッチバックを体験するツアー、それから万葉線の1日フリー乗車券を使って高岡、新湊、内川を散策するツアー、おもてなしタクシードライバーが観光地を案内する貸切りタクシーツアーなど、公共交通の魅力をPRする観光プランを特別割引価格として販売しておりまして、観光施策との連携も引き続き深めているところでございます。

引き続き、御指摘の趣旨も踏まえまして、観光面の施策との連携を、何ができるのかしっかりと検討しながら、公共交通の魅力発信や利用促進を図ってまいりたいと考えております。

**川島委員** この事業の何がいいのかというと、県民が半額で使えるという非常に分かりやすいところであります。あんまり複雑にせず半額ですよと、事業者の経営支援につながりますのでぜひ利用くださいと、予算枠はかなり改良して拡充していますよと、これでいいんだろうと思います。これを、県内小旅行、マイクロツーリズムの促進にしっかりつなげていく、枝葉をつけていくということが非常に大事だと思いますので、ぜひ改良して、第2弾を期待しておりますので、よろしく願いして質問を終わりたいと思います。

**山本委員長** ここで暫時休憩いたします。

休憩時間は10分間といたします。

〔休憩〕

**山本委員長** 休憩前に引き続き会議を開きます。

質問はございませんか。

**永森委員** それでは後半戦、よろしく申し上げます。簡潔に質問してまいりたいと思います。

道路の関係で2問質問します。

最初は通学路の安全対策でございます。

先月の終わりでした。千葉県八街市におきまして、大変痛ましい、子供たちが犠牲になる大変残念な事件、事故がございました。

度々こうした悲惨な事故が起こりまして、通学路の安全対策については、その都度、県当局におかれても、教育委員会などと連携しながら、様々な点検をしながら、これまで事業を実施してこられたとっております。

しかし他方で、この事故が起きてから、公安委員会のほうで、その周辺の道路の速度規制を、時速60キロ規制から30キロ規制に強化したということが報道として出ておりました。そういうことをしなきゃいけないのであれば、最初からやっておけばいいじゃないかと思うのです。残念ながら、限られた財源の中での予算執行ということでは、どうしても、こうした事故が起きてから後追いで対策をしていくというふうになっていきがちだと思っております。

県でも、平成24年に京都府亀岡市の事故がありまして、その後ずっと通学路の安全対策、通学路交通安全プログラムや、未就学児が日常的に集団で移動する経路を調査されて、それも随時アップデートしながら対策を講じておられると思っております。その実施状況、そしてまた今後の取組について、金谷道路課長にお尋ねします。

**金谷道路課長** 御紹介いただきました通学路交通安全プログラムにつきましては、平成25年度から各市町村におきまし

て策定してきておりまして、これに基づきまして、定期的に学校あるいは道路管理者、警察及び保護者などの関係者が合同で点検を行ってきております。

策定の当初からとなりますと平成25年度からでございますが、令和2年度までに行った点検では、県管理道路の要対策箇所が、累計でございますけれども、405か所となっております。このうち、令和2年度末時点で、歩道の設置あるいは路肩の拡幅など246か所の対策を終えておりまして、現在、残る対策を進めているところでございます。

また、御紹介いただきましたけれども、今年6月に千葉県で発生いたしました死亡事故を受けまして、国から改めて「通学路における交通安全のさらなる確保について」という通知が出されております。具体的な内容を見ますと、今後、市町村、教育委員会が主体となってということでございますけれども、9月末を目途に、関係者による合同点検、事故の状況も踏まえた点検を行いまして、10月末を目途に対策案を策定することになっておりまして、引き続き要対策箇所の安全確保が必要だと考えているところでございます。

一方、未就学児が日常的に集団で移動する経路につきましては、令和元年に発生した死傷事故を受けまして、同年、保育施設の関係者、県警及び道路管理者が合同で緊急の安全点検を行っております。その点検結果などから、県管理道路における要対策箇所といたしましては179か所となっております。このうち、令和2年度末時点で、防護柵あるいは車止めの設置など、175か所の対策を終えておりまして、現在、残る対策を進めております。

今後とも、必要な予算の確保に努めまして、地元や関係の方々の御協力をいただきながら、市町村等と連携いたしまして、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路

における安全確保の対策に取り組んでまいりたいと考えております。

**永森委員** 今後、9月補正予算などでいろいろな議論がなされていくと思っておりますので、随時、そうしたことを踏まえていただきながら、速度を加速化させていただきたいと思っております。

他方で、県管理道路もあれば市町村の管理道路もあると思いますし、また、道路管理者だけではなくて、公安委員会や学校の関係ということもあるかもしれませんが、ここは自分たちの領域だからということではなくて、まさに一体となってそのエリア全体をどういうふうな形で守っていけるのか、そうしたことをしっかり考えていただきたいと思っております。

次に、消雪施設の更新についてであります。

道路にまつわるいろいろなことがあると、まさに喉元過ぎればみたいな話にどうしてもなりがちでして、冬にあれだけ雪が降ったけれども、こんなに暑くなってくると、大雪だったことも忘れてしまいがちになります。

しかし、振り返ってみると、緊急車両が通行できなくなったり、高齢者施設に食材を届ける車が全然到着せず非常に困っているという話を聞いたり、まさに人の命にも関わるような事態に直面したのが、今冬の大雪だったと思っております。

そうしたことを受けまして、当初予算におきましても、消雪装置のリフレッシュ、あるいは除雪機械の更新、また道路監視カメラもたくさん設置していただけるという予算が計上されております。こうした予算は今年度だけではなくて、今後も計画的にしっかり進めていただきたいと考えますけれども、金谷道路課長にお尋ねします。

**金谷道路課長** 県管理道路の消雪施設でありますけれども、



県内には1,013か所、延長にして約740キロメートルございます。今年1月の大雪の際に散水に支障を来したもののうち、地下水の取水施設に不具合があったものが31か所ございますけれども、従前の機能を回復させますために、取水井戸の洗浄、あるいはポンプ施設の修繕などを次の降雪期までに行う予定としております。

また、設置後30年以上経過しております県の消雪施設は約170キロメートルございますが、配管が腐食し、散水ができなくなるような損傷が著しい施設が52か所、約26キロメートルございまして、これを優先して配管の更新などを行っております。今年度は、県道高岡環状線の高岡市米島地内など14か所で事業を実施しております。ただ、この更新事業には多額の費用を要しますことから、整備促進が図られるよう、国へ重点化を要望しているところでございます。

また、一方、道路監視カメラについてでありますけれども、1月の大雪を受けて行った検証会議の結果を踏まえまして、路面監視などの情報収集を行うため、県道富山高岡線の富山市茶屋町地内、それから県道富山小杉線の射水市黒河地内など、交通量の多い交差点を中心に100基増設することとしておりまして、現在設置工事を進めているところでございます。

また、AIを活用いたしまして、カメラ画像から滞留車両の有無、著しい渋滞などの道路情報を把握するとともに、カメラ画像や県管理道路の通行規制などの情報を併せて提供する予定としておりまして、降雪期までの運用開始に向け、必要なホームページの改修を進めているところでございます。

**永森委員** ぜひとも予算確保に努めていただきながら、共に頑張らせていただきたいと思います。よろしくお願いいた

します。

続きまして、新湊マリーナについて質問したいと思いません。

新湊マリーナは、御存じのとおり大変すばらしい施設になっていると思っております。

まず、この間、県外船舶オーナーの誘致にどのように取り組んできたのか。また、コロナ禍も続いておりますけれども、今年度の事業予定、取組などについて、浜元美しい富山湾活用・保全課長にお尋ねいたします。

**浜元美しい富山湾活用・保全課長** 県外船舶オーナーの誘致促進のため、県ではこれまでも、ボートショーへの出展、モニターツアーの実施、ボート専門雑誌社の編集による富山湾特集冊子の作成などを通じまして、マリーナの魅力発信に努めてきたところでございます。こうした取組により、例えば、2年前に、名古屋ボートショーにおいて富山県ブースを訪問された長野県在住の方が新たにオーナーとなるなど、一定の効果が現れていると思っております。

コロナ禍において、クルージングや釣りなどマリンレジャーへの人気が高まっております。今年度は首都圏などへのセールス強化のため、4月に横浜市で開催された国内最大級のジャパンインターナショナルボートショーに出展しまして、新湊マリーナの充実した機能、漁場への近さ、富山湾周辺の観光情報などをPRしてきたところでございます。4月下旬には名古屋ボートショーも予定されておりましたが、新型コロナウイルス感染拡大により、残念ながら出展は取りやめさせていただいたところでございます。

また、平成29年度からは、県外在住者を対象にしたレンタルボートを実施してきております。令和2年度末までで延べ217件の利用がございまして、居住地別では長野県、石川県、岐阜県などの近隣県のほか、大阪府、愛知県、埼

玉県など遠方からの利用もあったところでございます。利用者アンケートを見ましても、多くの方がマリーナの施設・機能やサービスに「満足」と回答されており、マリーナへの高い評価が得られているところでございます。

今後とも、こうした取組を通じまして、新湊マリーナや富山湾の魅力をPRしまして、県外船舶オーナーの誘致に取り組んでいきたいと考えております。

**永森委員** いろいろ成果も上がってきているということであり、他方で、やはりまだまだ受入れの余地があると思っております。

次の質問に移りますけれども、一つ一つのそういう施設、マリーナはマリーナ単体ですばらしいものだと思っておりますし、その周辺に行くと、海老江の海水浴場であったり、実は今、射水市はさらにその西側のほうにフットボールセンターを造っております。このフットボールセンターは、実は射水市が16億円をかけて造っている施設です。射水市の予算規模は県の10分の1以下ですから、そのレベルの市がここに16億円を投資しているということは、大きな力を入れて、本当に思い切った整備に取り組んでいるということとをまず御理解いただきたいと思っております。

フットボールセンターができたなら、マリーナもあって、本当に魅力的なゾーンにしていける余地が非常に膨らんできていると思っております。射水市では「射水みなとまちづくり方策」をつくりまして、周辺のエリア全体の魅力創出に今一生懸命取り組んでいるところであります。宿泊施設のようなものを誘致できないだろうかということや、グランピングみたいなことができないだろうかということなど、いろんなことを検討しております。

ただ、土地自体が、宿泊施設のような建物を建てる用地が、港湾計画等々の位置づけの中であまり多くないという

状況になっていますし、他方で、緑地というのがたくさん指定を受けているのですけれども、緑地というと何か公園みたいなものをイメージされそうですけれども、現実には雑草がたくさん生えているという状況です。

緑地なら緑地でいいと思っているのですけれども、緑地なら緑地で、やはり周辺にしっかりマッチしたような、しっかりとした緑地といいまじょうか、花壇や噴水などがあるようなすばらしい緑地にしっかり整備してほしいと思いますし、なかなかそういうことが県の力ではできないということであれば、ぜひとも土地利用区分を変更していただいて、民間活用に道を開いていただきたいと思います。

来年の春にはフットボールセンターが供用開始します。射水市からもこれまでもずっと要望しておりまして、なかなか前に進んでこなかったこの問題に対して、県全体としてどう取り組んでいくのか、ぜひしっかり検討していただきたいと思います。答弁は三鍋港湾課長にお願いいたします。

**三鍋港湾課長** 新湊マリーナがある富山新港の東埋立地では、これまで県や射水市で、マリーナのほか、元気の森公園、海竜スポーツランドなどを整備してきており、スポーツの拠点として多くの方々に利用されてきております。さらに現在、射水市が整備中のフットボールセンターが完成すれば、県西部のスポーツ振興に大きく寄与するとともに、地域の交流人口の拡大や経済効果も期待できるものと考えております。

マリーナ周辺の緑地に位置づけられている県有地につきましても、これまでも段階的な整備に努めてきたところではありますが、引き続き、フットボールセンターへの円滑な交通誘導を図るため、地域住民からの要望である緑地内道路の整備など、活用について検討しているところでござい

ます。

また、マリーナに隣接する港湾緑地内には、占用許可を得てレストランに出店いただいております、民間事業者の方から、宿泊施設や飲食店の立地など具体的な御提案があれば、地元関係者や射水市などの意見を聞きながら、柔軟に対応してまいりたいと、そのように考えております。

県としましては、新湊マリーナ周辺を含めたエリア全体の魅力向上につながるよう、緑地の整備や民間施設の誘致などに、今後とも射水市と連携協力しながら取り組んでまいります。

**永森委員** 今の計画だと、限られた用地の中でしか提案を受け付けられない状況になっていて、射水市もちょっと窮屈に感じておられるようなところもありますので、ぜひともそうしたことも含めて御協力を賜りますようお願いして、質問を終わります。

**武田委員** えちごトキめき鉄道が、3月に「えちご押上ひすい海岸駅」という新駅を立ち上げられました。近隣には糸魚川高校、百霊廟、五倫社、押上公会堂、糸魚川地域振興局等がございます。その駅から200メートルほど行けば国道8号が通っており、そして日本海に続いているわけであります。

私が少しここで引っかかったのは、「ひすい海岸駅」という名前をつけられたのが、どうもはがやしいのであります。

ヒスイ海岸といえば、やっぱり本県の朝日町の宮崎海岸ではないかということで、従前から観光スポットとして売り出しているわけなのであります。

当局においては、えちごトキめき鉄道から、こんな名前にするという照会があったのかということと、駅名にこれを用いられたことに対してどう思っておられるのか、黒崎

広域交通対策・LRT化検討班長にお伺いいたします。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** 今ほど御紹介ありました、えちごトキめき鉄道のえちご押上ひすい海岸駅でございますけれども、この駅名につきましては、糸魚川市が昨年6月から7月までの約1か月間、地元住民、糸魚川市への通勤・通学利用者を対象に公募を行いまして、提案があったものの中から、最終的にはえちごトキめき鉄道において決定されたものであると聞いております。

駅を運営いたしますえちごトキめき鉄道からは、駅名について、県や、あいの風とやま鉄道には、事前の意見照会という形では行われておりませんが、あいの風とやま鉄道には、ダイヤの調整や路線図、料金表の差し替えなどの準備がございますので、事前に情報提供はあったと伺っております。新駅開業後も、あいの風とやま鉄道とえちごトキめき鉄道との間で円滑な相互利用が図られるよう、これまで両社で連携して適切に対応されてきたものと認識しております。

その思いでございますけれども、もちろん、富山県のヒスイ海岸は美しい海岸でありますし、朝日町を中心に観光スポットとして売り出しております。同様に、海岸でつながっておりますので、新潟県も同様に美しい海岸ということで、糸魚川市を中心に打ち出していると。そういった意味で、連携を図って地元を盛り上げていくことが大事ではないかと考えております。

**武田委員** ちょっとだけでいいので、やられたなという気持ちを持っていただければ、これから対策ができると思います。

そこで、えちご押上ひすい海岸駅と越中宮崎駅——できれば「越中宮崎ヒスイ海岸駅」に改名してほしいと思っておりますが、この2つの駅は、今おっしゃったように直接

結ばれるわけでありますので、ヒスイ海岸同士で交流し、富山県新川地域と新潟県上越地域の観光連携につなげる事が非常に期待できると思います。

富山にはブラックラーメン、糸魚川にはブラック焼きそばというように、食を通じて関連づけていくというやり方もあります。このことについて山下観光戦略課長にお伺いいたします。

**山下観光戦略課長** 新川地域と上越地域の観光連携につきましても、これまでも、朝日町、糸魚川市、上越市など近隣6市町村で構成する「北アルプス日本海広域観光連携会議」が設けられておりまして、広域での周遊観光の推進に連携して取り組まれていると聞いております。

昨年以来のコロナの感染拡大により、同会議において休止になっている事業はあるものの、拝見すると、鉄道魅力発信事業として、朝日、糸魚川、ヒスイ海岸など沿線観光資源と鉄道利用を組み合わせたツアーが計画されているほか、鉄道を利用したサイクルツーリズムによる誘客事業などにも取り組まれていると聞いておりまして、御提案のヒスイ海岸同士の交流につきましても、こうした広域観光連携の取組の一つとして考えられるところでございます。

一方、越中宮崎ヒスイ海岸駅ではありませんが、越中宮崎駅のある朝日町におかれましては、これまでもヒスイ海岸を生かした観光振興に非常に精力的に取り組まれています。

例えば、地元でヒスイ探し名人がいらっしゃることで、こういった方と実際にヒスイ探し体験をして、その後、郷土料理のたら汁を頂くことをセットにした着地型旅行商品がありまして、ちゃんと値段もついています。こういったものなど、具体的な商品化が既にかなり進んでおりまして、着実に販売実績も上げられております。

また、2018年にオープンした観光発信拠点ヒスイテラスを拠点に、観光交流イベントを通じたヒスイ海岸周辺のにぎわい創出にも精力的に取り組まれているところでございます。県としても、このような市町村の取組につきましても、引き続き情報収集、発信に努めるとともに、商品造成、販売への支援につきましても継続してまいりたいと考えております。

また、広域連携の取組につきましても、県の観光情報サイト等で紹介するなど、引き続き関係市町村と情報交換を行いながら協力してまいりたいと考えております。

**武田委員** もっとPRしていただければ、もっと食いついていただけると思うわけでありませう。

委員長、資料の配付を御許可いただければと思います。

**山本委員長** 許可します。

**武田委員** あいの風とやま鉄道には、413系という車両があります。どういうところで使っているかということ、「一万三千尺物語」や、黒地に県の観光資源のイラストをちりばめた「とやま絵巻」という車両に使っているわけでありませう。

懐かしいと思われる方がおられるかもしれません。急行立山のような代表的な車両で使っていた、昭和を思わせるような車両であります。鉄道マニアにはこの413系というのが非常にうれしくて、これを撮影したいという方もおられますし、例えばブルートレインであったら、もう廃車になりましたけれども、20系とか、ああいったところにマニアは喜びを感じるわけでありませう。

今回、えちごトキめき鉄道は、この車両を購入するということであって、また、昨年、直江津駅にはD51——蒸気機関車も導入したということでありませう。

富山県は鉄軌道王国で売り出す取組をしているわけであ



りますので、例えば車両の相互乗り入れなど、あいの風とやま鉄道とえちごトキめき鉄道との連携も考えられると思いますが、黒崎班長にお伺いいたします。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** あいの風とやま鉄道とえちごトキめき鉄道との間では、これまでも県境をまたいで38本の普通列車が相互に乗り入れしております。通勤・通学をはじめとする生活の足として、また観光客等の移動手段として利用されているところでもございますけれども、単なる移動手段としてではなくて、鉄道そのものを観光資源として生かす取組も連携して行われているところでもございます。

具体的には、あいの風とやま鉄道とえちごトキめき鉄道とは、同じく並行在来線であります石川県のIRいしかわ鉄道、それから長野県のしなの鉄道との4社共同の企画として、平成30年にフリー切符の販売を行っております。また、今年1月には、この4社に加えまして新潟県の北越急行も入れた5社が連携して、「Fe（てつ）袋」といって、各社の鉄道グッズを詰め合わせた福袋でございますけれども、年始の1月4日に200袋販売して、即日完売ということで、そういった企画も行われているところでもございます。

さらに、今年度はあいの風とやま鉄道とえちごトキめき鉄道との新たな共同企画といたしまして、日頃各県内を運行している観光列車であります、今ほど御紹介ございました、あいの風とやま鉄道の旧の413系を使いました「一万三千尺物語」、それから、えちごトキめき鉄道の「雪月花」という観光列車同士が、来月21日の土曜日と29日の日曜日の2日間、初めて県境をまたいで相互乗り入れすることとなっております。

コロナ禍におきまして、海外や国内でも遠方への旅行の

需要が落ち込む中、日帰りで手軽に楽しむことができ、身近な地域の魅力を再発見できるこのような企画につきましても、鉄道を利用した旅行の需要喚起はもとよりでございますけれども、沿線の観光振興にも寄与するものと考えております。

県といたしましては、今後とも、あいの風とやま鉄道がお隣のえちごトキめき鉄道をはじめ、近隣の他社と連携して行う利用促進に向けた取組につきましても、支援してまいりたいと考えております。

**武田委員** 班長、そういうことを今初めて聞くんです。そういったPRが県民の皆さんに示されていないというか、今聞いて、喜びと同時に、もっとPRしてほしいということを非常に思いました。

今、「雪月花」という列車名が出ましたが、えちごトキめき鉄道では4分の1の価格なんです。2万円コースが4分の1で乗れるということで、とにかく地元の方に愛されるようになろうという取組をしておられます。だから、一万三千尺物語も価格を4分の1ぐらいにして、どんどん地元の方に使っていただけるようになればいいと思っております。

そこで、あいの風とやま鉄道の経営視点ですが、民間の知恵と活力を今後より一層生かしていかなきゃいけないのではないかと思うわけであります。

初代社長が県職員のOBであります。2代目は旅行会社の経験者でございました。3代目も県職員のOBとなっている現在であって、先ほども質問がありましたように、持続可能な鉄軌道でなければいけないということであったり、これから2億3,000万円の赤字をどのように解消していくのかというようなことであったり、もう少し民間経営的な感覚の社長を呼ぶことができるのではないかと思います。

県職員OBが駄目だと言っているわけではありませんが、県民や全国鉄道ファンに対して情報発信されていないような状況は、非常に残念だと思いますし、取締役会長まで要るのかどうかということも考えられます。えちごトキめき鉄道は社長を公募して選んでおられるわけでありまして、こういった感覚がもっと必要だと考えるわけでありまして、

そうすることによって、もっと利用していただきという考え方やその発信力につながっていくと思っております。このことについて助野地方創生局長にお伺いいたします。

**助野地方創生局長** あいの風とやま鉄道は、平成24年7月の会社設立以来、おっしゃったように、3人の社長の下で、鉄道経営の基本であります安全性の確保を第一に、利用実態に即した利便性の確保、業務の効率化による健全経営、地域振興と住民福祉の向上を経営理念に掲げまして、会社経営に取り組んでこられたところでございます。

また、これまでも、市町村、経済団体、利用者の代表から構成されるあいの風とやま鉄道利用促進協議会や、利用者向けの説明会などを通しまして、寄せられた利用者の意見にも真摯に耳を傾けながら、新駅や新改札口の設置、ICカードの導入などへの積極的な投資、観光列車やサイクルトレインの運行などによる新たな利用者の開拓など、利便性やサービスの向上に積極的に取り組んでこられたところでございます。

さらに、富山駅周辺のにぎわい創出のため、民間事業者と連携した高架下商業施設の開発や、トヨタ自動車が開発したMaasアプリ「my route」でのデジタル乗車券の販売など、民間の知恵や活力を取り入れた取組も行ってきておられるところでございます。

現在、あいの風とやま鉄道の新たな経営計画の策定に向けて検討が進められておりますけれども、これまでの検討

の中では、駅舎や車両を地域資源と捉えて沿線地域を活性化させることや、MaaS、5G、AIなどの新しい技術の積極的な活用といった柔軟な発想に立った経営視点が示されているところでございます。

あいの風とやま鉄道には、会社設立以来培ってこられた経営手法を生かしながら、民間の知恵と活力も一層取り込んでいただいて、さらなる創意工夫により経営の安定化とサービスや利便性の向上を図っていただきたいと考えておりまして、県としても、市町村や関係団体とも連携して、あいの風とやま鉄道の利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

**武田委員** 局長の発信力のほうが強いと思います。やっぱり社長にもっと発信力を高めていただいて、県民に知らしめていただく。県民に、あいの風とやま鉄道をもっと利用しようという機運を持たせないと、私はこのまま赤字化がどんどん進んでいくと考えますので、御検討のほどよろしく申し上げます。

今、局長の答弁にありましたが、サイクルトレインについて、あいの風とやま鉄道では4月から実施をいただきました。

サイクリストというのは、先ほどから皆さんおっしゃるように増えてまいりましたし、サイクリングに親しむ方にとっては、湾岸サイクリングを楽しみたいけれども、ちょっと長い距離はつらいという方もいらっしゃるし、車窓からの眺めも見てみたいという方もいらっしゃるということで、サイクルトレインが始まったのではないかと思います。

運行期間は11月までということで、大概が土日であります。予約は、この期間であれば、1人でも予約できるんです。車両が2両編成で、定員が20人であります。1人

1,000円で乗れるということで、サイクルラックや自転車を留める金具も通路についております。これは全部あいの風とやま鉄道の社員が考案して、取り付けているということで、大変すばらしいと思うわけでありまして。この時間帯が終われば、金具などをすぐ取り外して、また一般の車両に使うということで、大変な努力をさせていただいております。

私も11日に体験してきたわけでありましてけれども、やっぱり非常にいいなと。天候はよくなかったのですが、非常に乗り心地もいいし、案内もよかったです。泊駅でUターンして、入善駅、黒部駅に到着するわけで、こういった発想もいいと思いました。

そこで、JR城端線や氷見線でもサイクルトレインを実施していただくように、県からJRへの働きかけをお願いできないか、黒崎班長にお伺いいたします。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** あいの風とやま鉄道が4月から運行しているサイクルトレインにつきましては、今ほど武田委員から詳しく御紹介いただいたところでございます。

おっしゃるとおり、自転車を解体せずにそのまま車内に積み込めるということ、それから、泊駅で折り返して入善駅と黒部駅が降車駅になっておりますけれども、そこからは、5月にナショナルサイクルルートに指定された富山湾岸サイクリングコースへのアクセスも容易であるといったようなこと、そういった特徴がございます。

委員御提案の城端線、氷見線における同様の取組でございますけれども、県ではこれまでも、城端線、氷見線の活性化を図るために、沿線の4市が中心となりまして構成される城端・氷見線活性化推進協議会が実施する、城端線の列車の増便の試行やラッピング車両の運行などに支援して

きたところでございます。

サイクルトレインの運行に当たりましては、車両の改造や運行に要する費用、安全な運行を図るために自転車をどのように固定するかといったようなことなど、JRと調整を図る必要がございますけれども、JRにおきましては、他の路線において、沿線市等と連携してサイクルトレインを運行された事例もあると伺っております。そうした事例も参考に、沿線市の意向も踏まえまして、JRへの働きかけについて検討してまいりたいと考えております。

**武田委員** とにかく、また熱心をお願いしたいと思います。

次に、ブルーラインについてであります。

5月30日でした。浜元課長にも御参加をいただいて、南砺サイクルツーリズム研究会が、「ブルーラインの意味、知っていますか」という調査を、ドライバー等にさせていただきました。ちょっとショックだったのが、ブルーラインが引いてある道路を走ってこられたにもかかわらず、「見たことがない」という方が、90人のうち31人もいらっしゃったことに愕然としたわけであります。ラインが細いのか近眼なのかという話ですが、ちょっと残念でありました。

これまでも、道路課としてしっかりと取り組んでいただいた。また、観光振興につながることに對しても、非常に御努力をしていただいたにもかかわらず、こういった結果になったということでもあります。当然、浜元課長も愕然としたお顔をされていたことを今思い出すわけであります。

この認知度をもっともっと高めていくことが必要だと思いますが、金谷道路課長にお伺いをいたします。

**金谷道路課長** ブルーラインでありますけれども、国、県、市町村の道路管理者を中心に、県警、県サイクリング協会にも御参画いただきまして、富山県サイクリングコース整

備連絡調整会議を設置しております。その中で、富山湾岸サイクリングコース、あるいは田園サイクリングコースなどにおきまして、推奨コースの目印となるブルーラインや分岐点の案内標識の設置につきまして、連携して取組を進めてまいりました。

ブルーラインにつきましては、とやまサイクリングマップなどで紹介してきておりまして、また、今年3月には、新たに開設しましたウェブサイト、とやまサイクルナビでも紹介を始めております。また、御紹介いただきましたとおり、このたび富山湾岸サイクリングコースがナショナルサイクルルートに指定されたことも契機に、富山湾岸サイクリング、それからサイクルフェスタなどのイベント時におきまして、サイクリストの方々に、ブルーラインの目的や整備内容をさらにPRしていくことが大切ではないかと考えております。

このほか、今後、コースと併せて、ブルーラインがより多くの方々に認知されるように、例えば市町村では、それぞれ観光施設等を経由するサイクリングコースが設定されておりますので、市町村と連携したPRに努めていくなど、初心者をはじめ誰もが気軽にサイクリングに楽しめるような環境になるよう取り組んでまいりたいと考えております。

**武田委員** ブルーラインというのは、車の運転手とサイクリングを楽しむ人、また健康にも役立てるために、また通勤でも使うように、日常から乗っておられる方のためにも、もっと普及し、そして認知度を上げていただきたいという思いであります。

一昨日、ある団体が、平和をもたらすために、各自治体から各自治体をつないで、しかも自転車に乗ってつないでいこうという事業をされました。山本委員長も走られましたよね。ほかにも針山委員など、バイクで走っておられる

わけであります。高岡市の新市長である角田市長とも一緒に写っておられて、やっぱり平和をもたらしているんだなということを感じたわけではありますが、南砺市内で今年、トンネル内でサイクリストがトラックにはねられて、ひき逃げされました。それは死亡事故につながってしまいました。

10月24日には、ツール・ド・南砺2021ということで、全長約120キロメートル、獲得標高が約1,600メートルで、400名の募集をするということです。このような小さな自治体で実施するのは全国でもまれであるということです。

当然、サイクリストを交通事故から守るということで、実際に自動車のドライバーもブルーラインを知らないという結果が出たわけがありますから、この際、例えば自動車の免許更新のタイミングで周知するなど、警察や公安委員会に働きかけることをぜひやっていただきたいと思いますが、金谷道路課長にお伺いいたします。

**金谷道路課長** ブルーラインは、サイクリングの推奨ルートが目印として整備してきたものでございます。ただ、ブルーラインについて、車を運転するドライバーにも知っていただくということで、ブルーラインが設置してある区間については比較的自転車が多い区間というふうに認知されることで、結果としてサイクリストを含む交通事故の抑制にもつながるのではないかと考えております。

このため、委員から御提案いただきましたが、自動車の免許更新のタイミングの際にドライバーに周知することは、サイクリストの安全性の向上にもつながるものではないかと考えておりました。周知の方法についてどのような取組が効果的かということについて、今後警察等にも相談していきたいと考えております。

**武田委員** ぜひ積極的にお願いします。



最後の質問であります。

既存のサイクリングコースにおいて、道路の修繕やブルーラインの追加が必要な箇所が見受けられます。快適にサイクリングができるように、今後も引き続き計画的な整備が必要と考えます。具体的なところは割愛しますが、江幡土木部長にお伺いいたします。

**江幡土木部長** 県では平成26年度に富山湾岸サイクリングコースを整備いたしまして、その後も田園サイクリングコースなどを追加で整備してきております。また、平成29年度からは自転車専用道化やコースの延伸など、コースの整備充実に努めてきたところでございます。

これらのコースの走行環境につきましては、サイクリストが安全で快適に走行できることが大切であると考えておりました。これまで、道路の舗装の修繕、交差点部における舗装の追加、目の細かいグレーチングへの交換、さらにはブルーラインの引き直しなど、必要な対策を講じてきたところでございます。今後も予算確保に努めまして、走行環境の改善に計画的に努めていきたいと考えているところでございます。

また、例えば、新湊大橋などの迂回するコースのことがちょっと頭にあるのかなと考えておるわけでございますけれども、新たなコースを設定する際には、初級者をはじめ多くの方が安全に楽しめることが最重要と考えておりました。またそれが課題でもあると考えているところでございます。

仮にナショナルサイクルルートの変更、追加ということになりますと、国との協議も必要になるということでありまして、今後、国や警察、またサイクリング協会など関係の皆様のご意見も伺いながら、十分検討していきたいと考えております。

**武田委員** 来週には、知事に対してサイクリング協会から、  
るる要望されるということでありますので、対処のほどよろしく  
お願いします。

**渡辺委員** それでは質問に入らせていただきます。

ちょうど今、ワクチン接種も進んでおりまして、令和3年度というこの年は、コロナウイルスと向き合いながら、  
経済や生活を取り戻していかなければいけない大切な1年  
であると考えます。また、コロナ禍を機に、新しい成長を  
模索していく、そして実現していく、考えていく、そういう  
年になるのではないかと考えております。そういう中で、  
最初に富山空港についてお尋ねいたします。

現在、コロナウイルスの感染症で、1年半以上こういう  
状況が続いてまいりました。そこで質問ですが、コロナ前  
と比較した現在の発着状況、また利用者数及びターミナル  
ビルや空港の収支状況について、橋本航空政策課長にお尋  
ねいたします。

**橋本航空政策課長** 富山きときと空港は、令和元年度末から  
の新型コロナの影響によりまして、国際線の全てと国内線  
の一部の運休が続いております。このため、令和2年度の  
運航便数は1,135便で、前年度、令和元年度の4,714便と比  
較しまして75.9%の減となっております。また、利用者数  
は6万7,136人で、前年度、令和元年度の54万5,233人と比  
較しまして87.7%の減となっております。

空港の収支につきましては、キャッシュフローベースで  
歳出が歳入を上回り、近年その額は空港施設の老朽化に伴  
う修繕費の増額等により拡大傾向にあります。コロナ禍前  
の平成30年度では約4億6,000万円、令和元年度では約5  
億6,000万円の歳出超過でございました。令和2年度の収  
支につきましては現在精査中でございますが、新型コロナ  
の影響を受け、着陸料、停留料が減収となった一方で、滑

走路等の改修工事費の国庫補助が増収となったことなどから、前年度並みの歳出超過となる見込みでございます。

また、富山空港ターミナルビル株式会社の収支につきましては、コロナ禍前の平成30年度及び令和元年度では、純利益約1億3,000万円でしたが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響を受け、空港利用者が激減し、売店部門の売上げが減ったことなどから、7,500万円の赤字となったところでございます。

**渡辺委員** 今ほど大変厳しい状況を聞かされまして、公共交通事業者と申しますか、航空業界も本当に大変な状況になっているなど、大変心配しております。

これだけ人の移動の自粛、制限がされている中で、私は先ほども言いましたように、過去にとらわれず、他県の例も参考にしながら、今のうちから新しい形を構築していくべきと考えます。そして、早く経営の自立化を目指していかなければいけないと思います。

そこで質問でございますが、今ほどおっしゃったように空港運営が大変厳しい状況にある中、今後の対策として、空港の存続、経営の自立化を目指して、運営権対価の最大化を図りながら、例えばコンセッションを導入して財政の健全化に努めていかれるべきと考えますが、橋本課長にお伺いをいたします。

**橋本航空政策課長** 富山きとときと空港は、新型コロナウイルスの影響によりまして利用者数が激減している状況にあります。県としては、これまで以上に空港の機能向上、サービス拡充を図り、利用者を増加させる取組を進めることが必要だと考えております。こうした取組を効果的に進めるためには、航空会社やその他民間サービス事業者との連携協力を図り、その資金やノウハウを活用することが不可欠であります。

このため、県では今年度「空港運営あり方検討会議」を

立ち上げ、新型コロナ収束後における空港運営の在り方について調査検討を行う中で、民間活力の導入方法を検討することとしております。

委員御提案のコンセッション方式は、行政が運営する滑走路などの航空部門と、民間会社が運営するターミナルビルなどの非航空部門とを一体的に経営し、民間の知恵と資金を最大限に活用し、稼ぐ力を高める手段であると承知しております。

今年度開催の空港運営あり方検討会議では、全国的に導入が進むコンセッション方式を含め、空港経営の効率化、財政の健全化に向けた最適な空港運営スキームについても検討してまいりたいと考えております。

**渡辺委員** 私は、富山県にとって、富山空港というのは世界の窓口でありますので、これを絶対になくしてはいけません。新幹線が来たときも大変危機感がございましたけれども、コロナが拍車をかけておりますので、ぜひいろんな知恵を出して、この空港をこれからはしっかりと運営していただきたいと思っております。

それでは、続きまして、地域公共交通についてお尋ねいたします。

先ほどから質問と答弁を聞いておりましたので、重複いたしますので、第1問の質問を変えさせていただきます。

私はやはり、空港と同じように、これからの公共交通を考えた場合、クロスセクター——多面的な効果、例えばまちづくりや観光や医療・福祉・健康、こういうものを大切にしていかなければいけない。そして従来の、駅を中心に放射線状に延びる線交通から、面交通にどんどん今世の中は変わっていったらいい、また大変多様化するニーズもございます。そういう中で、従来どおりのすみ分けだけではこれからの公共交通というのはそう大変わりしていかないの

ではないか、このようにも考えます。やはりキーワードは線から面へ、そして連携ということが非常に大事になってくると思っております。

そして先ほどから、L R T化の氷見線と万葉線の需要予測調査と言っておりますけれども、やはりここは、今私が言ったようなことのベースになるパーソントリップ調査をぜひやっていただきたい。これがあれば人の移動が分かるわけでございます。

今から二十五、六年前、山縣さんが土木部長のときに、1年ちょっとかけて、公共交通事業者だけではなく、全ての業者がその会議に入り、ANAホテルで会議をし、アンケートも取りました。そして、議会で私は2回、時の土木部長に質問しましたら、3億円ぐらいのお金がかかるので実施は非常に難しいという答弁でした。

ただ、国土交通省におけるパーソントリップ調査の考え方は、現在でもこの方式は二十数年前と変わっていないと思っております。

そういう意味で、これからの公共交通についての話と、パーソントリップ調査をどうされるのかということ、有田課長に、これは急な質問で恐縮でございますので、御所見をお伺いしたいと思います。

**有田地域交通・新幹線政策課長** これからの公共交通ということでございますけれども、先ほど委員から御説明いただきましたとおり、まちづくりや観光連携、こういった他分野との連携も非常に重要になってくると思います。先ほど私から申し上げましたが、地域公共交通活性化法が昨年改正されまして、その中では、地域の公共交通のマスタープランを地域公共交通計画として、法定計画として策定することが努力義務化されております。

策定する計画の中に盛り込む事項としましては、公共交

通のネットワークの関係だけではなくて、まちづくりや観光分野についても記載事項として盛り込むことを努力義務として枠組みの中に盛り込んでいるところがございます。先ほど、県ではビジョンが策定されており、フォローアップや検証が必要になるということを申し上げましたが、こういった検証、フォローアップを行いましてビジョンを見直すことになった場合に関しましては、地域公共交通計画への改定も含めて検討し、さらには地域公共交通計画の改定を行う際には、他分野との連携にも十分に配慮しながら、策定作業を進めていきたいと思っております。

その際には、先ほど委員から御紹介のありました面的な交通に関しましてもしっかりとケアをして、改定作業について検討していくことが必要ではないかと考えております。

また、城端・氷見線のLRT化の関係で、パーソントリップ調査の必要性について御指摘いただきました。

確かに、人の流れというのは非常に重要な要素だと思いますので、パーソントリップ調査の形でということにはならないかもしれませんが、しっかりと人の流れを把握して、社会情勢の変化もしっかり、将来的にどうなるかということも十分考慮に入れながら、今後、どのような望ましい姿がよいか、沿線市町村とも建設的な議論を進めてまいりたいと考えております。

**渡辺委員** 明快な答弁をありがとうございました。ぜひドラスティックな改定をお願いしたいと思います。

そして、多分、マスタープランは各市町村でほとんどできております。ただ、これからは、それだけじゃなくて、例えば、まちづくりにおいては立地適正計画とも整合性を取って行っていただく。その代表的な成功事例が富山市のライトレールじゃないですか。もう身近にあるわけですし、やはり鉄軌道は鉄軌道だけ、ライトレールはライトレール

だけ、バスはバスだけ、タクシーはタクシーだけという話は過去のものになるのではないか。これからの公共交通のクロスセクター効果を考えたときには、やはりそういう視点で今からぜひ模索していただきたいと思っております。

それでは、次の質問に移らせていただきます。

来年度はいよいよ第2期地方創生の中間年を迎えます。ローカル5Gやデジタル化が進む中で、将来を見据えた地域交通、モビリティの環境整備は地方から始めるべきではないかと考えております。明日からすぐやれとは言いません。この件につきましてどのように取り組んでいかれるのか、有田課長にお伺いいたします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 公共交通は、県民や来県者にとって大切な移動手段であり、将来にわたって持続可能な公共交通を実現するためには、人口減少や高齢化など、地域の実情も踏まえ、それぞれの環境に応じた交通サービスを確保していくことが必要だと考えております。そのためには、御指摘のとおり、地域住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方が、公共交通の維持確保に向けて積極的に取り組むことが重要であると認識しております。

このため、県としましては、昨年度、朝日町において実証運行が開始されました、自宅と町の中心部を行き来するドライバーの車に移動したい乗客が相乗りする取組、「ノッカルあさひまち」というサービスに対しまして立ち上げ費用の支援を行うなど、地域の創意工夫による新たな輸送サービスの創出を後押ししているところでございます。

また、MaaSやAI、オンデマンド交通などのデジタル技術を活用した新たなモビリティサービスの活用により、生産性や利便性の向上を図ることも、持続可能な公共交通を実現するに当たっては非常に重要な視点だと考えて

おります。

今年の3月19日からは、富山市内でM a a Sのサービス「my route」が開始されておりますが、この「my route」では、オープンデータとして公表しているとやまロケーションシステムの県内全域のバス等の運行情報が活用されておりまして、M a a Sの普及に向けた基盤づくりに役立てられているところでございます。

また、こうした新たなモビリティサービスを活用し、県内にあります様々な交通手段のベストミックスを構築していくということも非常に重要な課題だと考えておりますので、今後、地域交通活性化推進会議等の場を活用しまして、関係事業者や市町村と連携して取り組んでまいりたいと考えております。

**横山委員** 大分時間も経過してきております。2問だけ、よろしく願いいたします。

黒部市には、富山地方鉄道の駅が16もあります。通勤はもちろんのことでございますが、高校生が、魚津高校や桜井高校、そして富山市方面へも大勢通っております。また、学校の統合によりまして、今では宇奈月から中学生が地鉄の電車を使って通学しております。それだけ黒部市にとって大切な公共交通機関であります。もちろん県東部にとりまして、なくてはならない公共交通機関であります。

ところで、昨年7月に起きた富山地方鉄道の脱線事故について、運輸安全委員会の報告書では、本線における整備基準超過箇所が1,486か所あるとのことでありました。その中に、線路幅の拡大箇所が68か所もあったということがあります。鉄橋やトンネルなどでこのような脱線事故が発生すれば、大変な大事故になるのではないかと考えております。1,486か所の危険度、緊急度の内訳はどのようなになっているのかお伺いいたします。



**有田地域交通・新幹線政策課長** 先月24日に公表されました国の運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書では、富山地方鉄道が令和2年に実施した軌道変位検査で整備基準値を超過していた箇所が、委員から御紹介がありましたとおり、本線で計1,486か所ありました。その内訳は、左右のレール間隔のずれがある軌間変位が68か所、左右のレールの高さに差がある水準変位が60か所、レールの上下方向のずれがある高低変位が548か所、レールの左右方向のずれがある通り変位が805か所、そして一定の変位を隔てたレールの平面に対してねじれがある平面性変位が5か所と報告されております。

富山地方鉄道からは、これらの軌道変位のうち、軌間内脱線、乗り上がり脱線を防止するためには、軌間変位と平面性変位の保守を最優先に実施する必要があると報告を受けておきまして、実際に同社では毎年3月から4月にかけて軌道変位検査を実施しまして、その年の8月頃までを目途に軌間変位と平面性変位の整備を最優先に行っていると報告を受けているところでございます。

**横山委員** 例えばトンネル近くで脱線すると、トンネルの入り口にドーンと衝突する、あるいは鉄橋で事故が起きた場合に、列車が橋の上に残ってくれればいいですけども、ひょっとしたら傾いたり、下まで落ちてしまったり、大事故になってしまいます。私が聞いたかったのは、そういうところがどの程度あるのかということです。分かりませんか。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 軌道変位の中でも、軌間内脱線や乗り上がり脱線のリスクが非常に高いのが、今回の脱線箇所にもありました軌間変位と平面性変位でございますが、整備基準値の超過の程度によってもリスクは異なります。

今回の脱線箇所にあったのが、まさにカーブの箇所でございます。非常に負荷がかかる箇所でもございます。

また、整備基準値の超過が今回の脱線箇所にあったわけですが、報告書の中でも指摘されておりますが、整備基準値の0.2ミリ超過です。0.2ミリ超過の箇所において列車が通過したことによって、さらにそのレールの幅が広がった。それが軌間内脱線につながったと指摘されておりました。今回の事故の原因に関しましては、こういった軌道変位だけではなくて、実際に電車が通過したことに伴い軌間が広がった。これはレール締結装置の不備などもあると聞いておりますが、こういった複合的な要因だと考えております。

**横山委員** 私は、鉄橋の上にそういった箇所があるのかどうかということをお聞きしたんです。急な質問で悪かったのですが、もし分かればお願いします。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 失礼しました。

68か所軌間変位がありますが、具体の箇所に関しましては、現在情報を持っておりません。

本線に関しては68か所ありますが、これらに関しましては程度によって危険が伴う場所にもありますし、変位の度合いもあります。そういったものによって危険の度合いが異なりますから、危険なものから最優先に整備に取りかかっていると富山地方鉄道からは報告を受けておりました。今般の脱線箇所にありました軌間変位の整備基準値の超過というのは、プラス0.2ミリ程度ということで、富山地方鉄道としては、緊急性は相対的に高くないと判断しておりました。より緊急性の高い箇所の整備を優先していたため、事故発生当日の7月26日には整備にかかっていない状況であったと同社から報告を受けております。

**横山委員** 私の質問になかなか答えてもらえませんが、私が一番知りたかったのは、先ほどからありましたように、安

全なのかどうなのか。脱線しても、けががなければ……事故が起きるのは駄目ですが、それが偶然トンネルの入り口でドカンとぶつかったら大変な惨事になるので、そういうことを知りたかったのです。そういう箇所から最優先に取りかかっているという御答弁でありましたので、精いっぱい早くしていただいて、こういった事故がないように、ひとつよろしくお願いします。

ところが、こういった事故が、2008年、2010年、2012年、そして昨年と、発生しているわけでありまして、再発防止策をぜひとも講じなければならぬと思うのであります。

報告書では、整備基準値超過から保守までの期限の設定、要するに、駄目だと思ってから工事するまでの設定がなされていないのか。あるいは、適正な判定・措置のためのマニュアル等の整備、軌道の保守管理に関する教育の充実、軌道の整備・維持の管理体制の確実な構築等が必要とされておりまして、早急に取り組むべきと思います。

そこで、今後の対策についてどう把握しているのか、また安全確保に向けた県の支援と併せて御所見をお伺いしたいと思います。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 国の運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書で、今般再発防止策として必要と考えられる事項に関しましては、今ほど御紹介いただいたものも含まれますが、レール締結装置等の状態について、適正な判定・措置が可能となるマニュアル等の整備、軌間変位の基準値超過から保守を行うまでの期限の設定、軌道の保守管理に関する技術力向上のための教育の充実、軌道の整備・維持の管理体制の確実な構築などの必要性が指摘されているところがございます。

富山地方鉄道では、再発防止に万全を期していくため、これらの調査報告書の中で指摘されております再発防止策

に全て取りかかるということでして、その実行に向けまして、7月末までに再発防止計画を策定する予定であると報告を受けているところでございます。

また、今回の報告書を受けた対応とは別に、事故発生後の独自の対応としまして、富山地方鉄道では、事故発生箇所においてレール・枕木の交換や、脱線防止レールの設置を行うとともに、現在も、徐行運転の実施、線路の定期的な巡視などの安全対策が講じられているところでございます。

加えまして、今回の事故発生現場で見られたレール締結装置の不良が連続していたという点につきましては、富山地方鉄道においては今回の脱線の直接的な主要因と捉えており、同社は事故発生後、全線においてレール締結装置の緊急点検を実施しまして、一部に亀裂はあるが機能が失われておらず、これまで同社としては経過観察として扱っていた状態のものも含め、不良が認められたものの交換を行うこととし、その交換履歴について記録するというようにしております。

富山地方鉄道においては、今回の報告書の公表を真摯に受け止めていただき、安全確保のため十分な再発防止計画を作成し、着実に取り組んでいただきたいと考えております。

県ではこれまでも、富山地方鉄道をはじめとします鉄軌道事業者に対して、レール、枕木など、安全な鉄道輸送を確保するために必要な設備の更新について、国や市町村と連携して支援してきているところではございますが、同社が今後策定する予定の再発防止計画の内容などもお聞きした上で、今後、再発防止のために必要な協力や支援があれば検討してまいりたいと考えております。

横山委員 庄司委員や岡崎委員も言うておられましたが、な

ぜ一、二年の間に飛び飛びでこうなってくるのかということを見ると、要するに、マンパワーが足りないのか、予算が足りないのか、あるいは危険度の認知度が低いのかといったことで、1回だけ起きたということではなく、飛び飛びで連続して起きることが非常に恐ろしいと思っております。

ぜひとも、県も国も、しっかりと地鉄に協力していただけませんか。彼らは本当に一生懸命やっているといます。しかし、そういう点では足りない面があって、こういう事故が起きているのではないか、そのように思っています。

先ほどから言っているように、これが鉄橋の上で起こったりすれば、ひょっとすると大変な事故になるかもしれないということを非常に心配しております。私どもにとって非常に大切な鉄路であるということも併せて申し上げて、質問を終わります。

**米原委員** この総合交通特別委員会、今日は開催が午後2時からという、中途半端な時間からの開催でした。委員長以外の12名全員が質問するというのは、私も初めての経験でありまして、皆さん大変関心が高く、この委員会に臨んでいらっしゃるという気持ちがよく伝わりました。御答弁される方も大変な時間を……もう5時を過ぎておりまして、本当に申し訳ありません。改めて委員会で、開催時間の在り方や質問の在り方について、少し検討されたらどうでしょうか。切りがないぐらい課題がある。それだけこの総合交通特別委員会というのはたくさんの課題があるということだと認識させていただきましたので、どうぞまた検討していただきたいと思っております。

今日は皆さんそれぞれお話をされましたが、本当にたくさんのお質問があって、特に今の横山委員のお話、鉄道のレールが1,486か所補修が必要だと。脱線幅の拡大を放置

してあったという現状、今日まで放っておいたということ自体が情けないというか、何を考えているのか、もう腹が立ってしようがありません。

さて、新聞に出ていましたが、交通3社がコロナで赤字だと。あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、万葉線、全て赤字だと。利用者が激減していて、値上げも検討しなければならないという話です。2021年の3月決算であります。あいの風とやま鉄道はまだ新しい会社ですが、2億円そこそこの赤字。それから、富山地方鉄道は約30億円の赤字。30億円ですよ。何ぼ売上げのある会社ですか、この会社は。そして万葉線は何とかとんとんだと。これは、ただ運賃を上げればよいという、そんな簡単なものではないと思います。

そこで、今日まで、毎年ずっと富山県が富山地方鉄道などにどれだけの補助金を出してきたのか。有田課長、報告いただけませんか。

**有田地域交通・新幹線政策課長** 県内には様々な交通事業者が存在しますが、県としましては、平成28年3月に作成した富山県地域交通ビジョンを踏まえまして、総合的な公共交通体系の構築に向けて、各交通事業者への支援を行っているところでございます。

例えば、鉄軌道については、交通サービスの前提として、何よりも必要となる安全確保に対する支援としまして、レールや枕木等の安全輸送設備や老朽車両の更新等に対する支援を、国の支援制度も活用し、行っているところでございます。そのほかにも、富山地方鉄道やあいの風とやま鉄道における新駅の整備事業など、利用促進に向けた支援等も行っているところでございます。

また、並行在来線であるあいの風とやま鉄道に対しては、富山県並行在来線対策協議会で策定された経営計画概要に

基づきまして、開業後の施設整備や車両導入等に支援しているほか、市町村等と共に資金を拠出して設置した並行在来線経営安定基金を活用して、運賃値上げの抑制による減収分の補填等や、安全対策や利便性向上のための事業への支援も行ってきているところでございます。

また、路線バス等につきましては、県、市町村、富山地方鉄道や加越能バスを含むバス事業者等の関係者が集まる協議会を開催しまして、関係者で協議も行った上で国の支援制度も活用した運行費等に対する支援を行っているところでございます。そのほかにも、低床バスの導入など、利用促進に向けた支援等も行ってきているところでございます。

さらに、コロナ禍におきましては、人流抑制の影響による輸送人員の減少に見合った減便等を行わずに、従前からの運行本数を維持していくための支援を鉄軌道や路線バスに対して、市町村とも協力しながら行ってきているところでございます。

具体的に、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、加越能バスに対して県が過去5年間で行ったこれらの支援の具体的な状況についてですが、あいの風とやま鉄道に対しては約58億円支援しておりまして、その内訳としましては、新駅、具体的には高岡やぶなみ駅や新富山口の整備などに係る費用として約29億円、残りの29億円を並行在来線経営安定基金からの補助として、運賃抑制や安全対策等に充てる費用が約25億円、新型車両導入の整備に対する補助として約3億5,000万円、新型コロナ感染症拡大防止対策の支援として約3,000万円などを支援しておりまして、あいの風とやま鉄道には合計約58億円を支援しているところでございます。

また、富山地方鉄道に対しましては約12億円、加越能バ

スに対しては約4億8,000万円、これらを過去5年間で支援しているところでございます。

**米原委員** あいの風とやま鉄道はJRから経営分離して、新型車両も入れなければならぬし、駅も造らなければならぬということで、これはそれなりの役割を担ってきたと思いますので、別格です。

問題は、富山地方鉄道と加越能バスです。

私は加越能バスの参与をしていたことがあります。本業はほとんど赤字です。今もバスは走っているけれども、ほとんど空ですよ。それでも県は補助しているんです。市町村営のバスも走っています。電車は、あいの風とやま鉄道も走っているし、富山地方鉄道も、高山線も、みんなばらばらに経営しています。

先ほど渡辺委員が話をされましたが、公共交通全体の運営の在り方は、そろそろ総合的な判断をしていかないと、ばらばらでやっている時代ではないと、コロナの状況の中で運賃を上げるというようなことだけでは、私は改善できる状況ではないと実は思っています。

そのことをしっかり受け止めていただいで、これからは、支援ばかり、補助ばかりしていたら駄目ですよ。補助金なんて出されんぞ。問題がはっきりした上で、これからどうするかということを検討するための政策をしっかりと打ち出してもらいたいことを申し上げておきますので、よろしく願いいたします。

次に、これは牧野室長に質問したいのですが、今のことを踏まえて、これは有田課長だけで判断することではなくて、私はこのことは委員会が始まる前から、牧野室長には何度かお話をまいりましたし、先般、地方創生局長にも少しお話を申し上げた経緯がございます。

いずれにいたしましても、コロナ禍後の県の公共交通体



系について、新たな経営体の設立も見据えて、公共交通体系の全体の再構築を図っていくべきではないか。そのための検討会といいますか、協議会をつくるなりして、総合的にこの問題に取り組んでいかないといけないのではないか。私は、富山県の陸海空の全ての関係が必要だと思います。

先ほど川島委員から、各会社の取組として、あいの風とやま鉄道で一万三千尺物語や1日フリーきっぷという、これはあいの風とやま鉄道が新しい会社だから、いろいろな知恵を持っている。ところが富山地方鉄道などは、何かちょっとやらなくてはという程度なんです。これはばらばらにやる必要はありませんよ。会社全体が富山県の人を動かすとなると、僕はこれはばらばらの経営よりも、電車もバスもタクシーも観光バスもライトレールも万葉線も高山線も、全部一緒になって考えていくぐらいの判断をしなければいけない時代に来たと思っておりますが、牧野室長はどのようにお考えでしょうか。

**牧野総合交通政策室長** コロナ禍後を見据えた公共交通体系の再構築について御質問いただきました。

今、委員からも御紹介いただきましたが、県内には鉄道、軌道、バスなど様々な公共交通がございます。こうした公共交通サービスの持続的な確保を実現するに当たりましては、様々な公共交通機関を1つのネットワークとして捉えまして、地域全体として最適化が図られるよう、総合的な視点からの検討が必要になると考えております。

このため、県では県内の総合的な地域交通ネットワークの確保充実に向けまして、富山県地域交通ビジョンを関係者と議論の上、平成28年に策定いたしまして、その後、ビジョンに基づく総合的な公共交通体系の構築に向けまして、県、市町村、交通事業者等の関係者が協議を行う場といたしまして、富山県地域交通活性化推進会議を、県が中心と

なりまして開催してまいりました。

しかしながら、ビジョンの策定後5年が経過しておりますけれども、人口減少の本格化等によりまして、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しております。また、コロナ禍における交通事業者の経営の苦境、事故の問題もございました。新しい生活様式の広がりやデジタルトランスフォーメーション等の進展によりまして、県民の暮らしや働き方の変化など、ビジョンを策定した当初に想定されなかった社会情勢の変化が見られるようになってきております。

公共交通サービスの持続的な確保を実現するためには、こうした想定していなかった社会情勢の変化にも的確に対応するべく、必要があれば、委員から御指摘のございました公共交通体系の再構築につきましても検討していくべきであると考えております。

そのためには、まず、これまで進めてまいりましたビジョンに基づく総合的な公共交通体系の構築につきまして、検証をいたしまして、先ほど課長からも答弁いたしましたのが、法に基づく地域公共交通計画への改定を含めた見直しの必要性や、見直し後の公共交通体系として、御指摘のありました今後の経営の在り方も含めまして、どのような姿が望ましいかなどにつきまして、この地域交通活性化推進会議の場におきまして、関係者の意見も聞いた上で検討する必要があると考えております。

このため、まずは、この会議は例年1月に開催しておりますが、この会議を前倒して年度半ばに開催するなど、市町村や交通事業者、学識経験者等の意見を聞いた上で、委員御指摘の趣旨も踏まえまして、また、この特別委員会をはじめ県議会との連携も図りまして、総合的な公共交通体系の再構築につきまして、必要な検討を進めてまいりたい

と考えております。

**米原委員** 大変踏み込んだ御答弁をいただきまして、ありがとうございます。何度かお話をしてまいりましたので、御理解いただいていると思って、今理解をしたわけでございます。

やっぱり、人間というのは、補助をいただく事業というのは、ついつい甘えてしまうというか、駄目だったらまた、何とかしてくださいというようなことの繰り返しになってしましますが、なかなかこれでは経営になりません。

私、毎日いろんな公共交通機関、バスも見ているけれども、行政のバスも走っているけど1人も乗っていません。それから、交通事業者のバスも走っているけれども、朝と晩しか人が乗っていません。昼はほとんど乗っていないのに、あんなに大きなバスが走っています。タクシーは最近、夜は大体4台か5台しか動いていません。夜中の12時になったら、もうストップしています。タクシーはそのような状況です。

タクシーをもっとうまく使う方法があるはずですよ。日中でも、あんなに大きなバスを走らせるより、小型のバスというか、そういうものが走ったほうがよっぽど環境にも優しいでしょうし、乗りやすいでしょうし、小回りが利きますよ。あんな大きなバスがなぜ1日中ぐるぐると富山県中を回っているのか不思議でなりません。そんなことに誰も気がつかないというのは、こんなばかげた話はないですよ。もうあきれ返るといえるか……。それで「また補助してください」と言うのは、とんでもない話ですよ。それなのに線路が直らないというのは、とんでもないですよ。感覚がすぐくずれてしまっています。「こんなものは経営者失格だ。そんな会社に補助なんか出すな」と私は言いたいのです。

富山県のために、県民のためにどのように足を守ってい

くのかということ、今の話をしっかり検討して、様々な学識経験者がおられますから、いろんな人に話を聞いて、しっかり取り組んで、新しい富山県の交通体系をつくってください。ぜひお願いします。そのことを要望して終わります。空港の話は改めて質問しますので、よろしくお願いします。

**彼岡委員** 私は米原委員のようにグローバルにはいきませんが、事前に通告した分をまとめて質問したいと思います。

あいの風とやま鉄道は、去年からコロナで、乗客が2割減という大変厳しいことになっている中で、平成30年には県西部のほうで、朝、石動のほうから増便していただいて、また、コロナのせいもありますが、3両編成を4両編成にするなど工夫していただいていることに、本当に感謝申し上げます。

ただ、富山－高岡間の1日89便に対して、高岡－金沢間は1日63便だそうですね。これだけギャップがあるということで、何とか高岡以西の高岡－金沢間をもう少し増やしてもらえないかということが1つです。

もう一つは、かねてから申し上げておりますが、西部の県境といえば石動駅ですが、県境で折り返し運転ができません。それにより朝の始発は、わざわざ石川県へ行って、石動から始発を出しています。これは、I R いしかわ鉄道に相当お金を払っておられるそうで、無駄な経費を使っておられる。それに、冬場の除雪作業にも、わざわざ石川県側から来て除雪をしなければならないという、非常に効率の悪いことをされておりますが、西の外れで折り返しできないというネックがあるわけでありまして。

この2点について、まずお伺いします。

**黒崎広域交通対策・L R T 化検討班長** 高岡以西の運行本数の増便、それから石動駅での折り返し運行につきましてお

答えいたします。

まず、高岡以西の区間の運行本数の増便でございますけれども、今ほど委員から御紹介ありましたとおり、あいの風とやま鉄道ではこれまでも、増便と増車に努めて、利便性の向上や混雑の緩和に努めてきたところでございます。

さらなる列車の増便につきましては、あいの風とやま鉄道におきまして、運行経費や採算性、利用状況を踏まえて検討されるものと考えておりますけれども、あいの風とやま鉄道では、引き続き、混雑の緩和、接続の円滑化を含めて、少しでも通勤・通学時間帯の利便性が向上するように対応していくとしておりまして、県としても、あいの風とやま鉄道等と連携して対応してまいりたいと考えております。

もう一つの折り返し運行につきましては、これまでも議会で御答弁しておりますけれども、石動駅での折り返し運行を可能とするためには、信号や分岐施設の整備、運行指令システムの改修などが必要になります。これらの整備、改修にはかなりの費用がかかるということで、自治体、あいの風とやま鉄道の負担の軽減を図るためにも、国の補助事業の採択が必要でございます。

その前提となりますが、昨年3月に小矢部市で、第2期小矢部市地域公共交通網形成計画が策定されております。この中で、「石動駅での折り返し運行可能な設備の設置」が位置づけられております。

こうしたことから、この計画に基づきまして、令和5年度には基本設計、令和6年度には実施設計を行うスケジュールが示されております。

ですので、あいの風とやま鉄道では、国の補助事業の採択に向けまして、小矢部市とも連携して国に対して働きかけていきたいとしております。県としましても、今後とも

市、それから、あいの風とやま鉄道と連携して、適切に対応してまいりたいと考えております。

**彼岡委員** 市の計画で、令和6年度を目指して、県も協力してやろうということでございます。助野局長は、今までのいきさつをよく知っておられると思いますが、間違いなく折り返し運転を実施するという理解でよろしいですね。

**黒崎広域交通対策・LRT化検討班長** 先ほど除雪の話もございましたし、増便の関係につきましても、折り返し運行とも密接に関係しております。ですので、あいの風とやま鉄道が中心になって、実施主体となって国の補助事業の採択等を目指すわけでございますけれども、県としてもしっかり支援してまいりたいと考えております。

## 2 行政視察について

**山本委員長** 次に、行政視察について議題といたします。

本委員会の行政視察については、必要に応じて機動的に実施していきたいと考えており、その実施に当たっての日程調整等については委員長に御一任願いたいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

**山本委員長** 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

以上で、付議事項についての審査を終わります。

この際、ほかに何か御意見等はございますか。——ないようでありますので、これをもって委員会を閉会いたします。

お疲れさまでした。