

午後 1 時 00 分開議

岡 崎 信 也 委 員 の 質 疑 及 び 答 弁

山崎副委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

岡崎委員。あなたの持ち時間は60分であります。

岡崎委員 皆さん、お疲れさまです。立憲民主党議員会の岡崎でございます。

本日は、公共交通を中心とした質疑を行わせていただきたいと思います。と思っております。

この間、富山地方鉄道を中心に、大変議論されているわけでございます。公共交通に対する投資は、これはもう人の移動です。そしてまた、産業や暮らしの基盤を形成するとともに、誰もがその能力に応じて学ぶ権利を保障し、若者を育み貴重な県の人材育成にも大きく貢献してきたものと考えられるわけでございます。

富山地方鉄道の議論につきましては、こうした観点に立ち、富山県の大切な公共交通として、引き続き県民の移動手段をどのように守っていくのか、存続していくのかという立場に立たなければならないと思っています。富山県民の移動に対する投資である、このことが重要ではないかと思うわけでございます。

山崎副委員長、資料提示についてお願いいたします。

山崎副委員長 許可いたします。

岡崎委員 今、出しました図ですが、まさに富山地方鉄道の公共交通ネットワークであります。

能登半島地震もありまして、グランドキャニオンルートについては少し待ったがかかっていますけれども、これができればアルペンルートもつながり、本当に大事な観光資源にもなり得る、そしてまた、この間には、御案内のとおり、やはり数多くの県立、私立の教育機関があります。そういうところにも、こ

の地鉄が沿線で非常に大きな役割を果たしたとっております。

今、議会では、非常に唐突だとか、あるいは脅しだとか、そんな議論にまでなっているわけですが、少しひもといて質疑をしていきたいと思うのですが、富山地方鉄道の廃線の提案については、鉄道側は早くから持続可能な路線範囲を示してきているわけです。

しかし、なかなかものが進まないものだから、廃線について期限を切って進めるということを示したとっております。また、知事はそういう中で単独で判断しないで丁寧に話し合ってくれよと、こういう見解を示されたわけです。

富山地方鉄道の記録では、令和6年2月20日に県が決定した地方交通戦略に基づいて、その当時、鉄道事業再構築勉強会と称して担当課長会議のレベルで話合いが始められたと聞いています。

その中では、今、例えば通勤通学時間帯の黒字時間帯、そしてまた、日曜はあまり乗らないということも含めて、いや黒字で出たプラスアルファをどの程度あまり乗らない時間帯に転嫁してカバーできるかということも当初検討していたようですが、大体30～40%、せいぜいそのようなレベルで、このまま全線維持は難しいという議論が始まっていったと聞いています。

一方で、富山県の地域交通戦略では、営業可能範囲をしっかりと示して、それ以上は、これは自治体も含めて投資でやってほしいと県も明確に示されたわけでございます。提示している資料は地域交通戦略の抜粋ですが、地域交通サービスはその地域の活力、魅力に直結する公共サービスであり、自らの地域をよりよくするために必要なサービスの確保、向上についての自治体、県民の役割を事業者への側面支援から、自らの地域に対する投資・参画へとかじを切ることが大事だと、このように明確に示しました。

こういうベースの基に話が進められていきまして、沿線7市町村につきましては、担当課長レベルの時期から、早くからこの営業可能範囲というものが示されてきたと。明確に8月末には維持可能プランを沿線自治体に示して、令和6年度中に投資によって存続可能かどうか判断を求めたということでもありますので、全く唐突でも何でもないわけでもあります。

事業者として、経営の今の現状をしっかりと沿線自治体と協議しながら、「いや、でもここまでなんです」ということも、その当時示されて、それから1年経過しているということであったと、少し整理をしておきたいと思います。大変厳しい経営の中で1年以上前に打診したわけでございます。

それで、議会でも本当になかなか厳しい議論もされているわけですが、そこで交通政策局長に聞くのですが、富山地鉄の鉄道線の廃線の提案について、富山地方鉄道側からは今も申したとおり早くから持続可能な路線範囲を示してきたわけです。行政のスピード感が足りなかったことも、これは現状としてあるのではないかと考えますが、田中局長に所見を聞きたいと思います。

田中交通政策局長 まず、御質問ありました昨年から持続可能な路線範囲を富山地方鉄道が行政側に示した点でございますけど、委員からもお話ありました、戦略策定後に富山市が中心となって沿線市町村と事業者で構成する勉強会の枠組みを設けられた後ですけれども、この勉強会には県は参画しておらず、今お話のあった内容も県への説明はないので詳細は承知しておりません。

鉄道事業の運営については、沿線住民等への影響や多額の費用負担を伴うことも想定されますので、自治体や地元関係者による議論の積み重ねが必要と考えておりまして、県は昨年11月に沿線市町村の要望を受けて参画したわけですが、それ

以降は全て公開で協議を進めてまいりました。

今ほどお話のありました、富山地方鉄道が考える経営の範囲についても、オープンな場で示されましたのは今年6月の分科会が初めてであります。

県があり方検討会に参画して以降は、富山地方鉄道の鉄道線の厳しい状況を踏まえまして速いペースで議論を進め、短期的な支援策として今年度、物価高騰支援を決定しておりますし、また分科会を設けて令和8年度以降の対応を含めた中長期的な在り方について検討することを決定しております。

県としては、今後も同様にスピード感を持って対応してまいります。

岡崎委員 局長からは、県が参画したのは11月からというお話でありますけれども、しかし、何も沿線市町村だけの話ではないのです。県として、公共交通、県民の足をどう守っていくのか、実はこういうことがもう始まっていたわけです。

2月20日に県が地域交通戦略を立てられたということですので、やはり、その時点からこれはどうするのかということは、表立って出されたものは11月だということかもしれませんが、当然、着目をせざるを得ないことがあったのではないかと私は考えるわけです。

何分にも、やはりワンチームとして沿線ともやっておられるはずですから、正式の場なのかどうかはともかく、やはりそういうことが進んでいるということは知らないわけではないと私は思っているわけです。

6月に地鉄が、いや本当に厳しいと、だから、この交通戦略に沿えば、不二越・上滝の沿線は月岡まで、そして立山線は五百石、本線は上市までと示してきたわけです。これは本当に厳しい経営状況の中で、やむなくそういう方向にかじを切らざるを得なかったと思います。

さて次ですが、それでこの投資という言葉が、この地域交通戦略の中で明記をされたわけです。

それまでは支援とか赤字補填とかいろいろ言われていたのですが、やはり地鉄を守るというより、やはり県民の足をしっかり守るという意味では投資ということを明確にしていく必要がある。いまだにまだ支援とか、赤字補填とかいう言葉が飛び交うわけですがけれども、やはり今後はこの投資という言葉で明確にかじを切ってほしいと私は思うわけでございます。

今、この地域交通戦略に沿って、先ほど局長も答弁いただいたとおり、営業範囲外とした鉄道路線についてどのように対応するのか自治体に判断が委ねられているわけです。

冒頭で申し上げたとおり、公共交通に対する投資とは、県民の移動に対するものであり、社会全体にとって極めて有益な利益や公共性があるものと認識しております。富山地方鉄道は支援を求めているというように報道をされているのですが、支援ではなく投資と明確にするべきだと思います。まさに自治体に判断が委ねられております。

県が支援という言葉を用いるから議論の方向が私はぶれるんじゃないかと思うわけであります。富山県地域交通戦略に従い、投資というべきであり、いまだに行政支援という言葉が独り歩きしている事について、県ははっきりと言明をするべきだと思います。

そこで、富山地方鉄道は営業可能範囲をかねてから示しており、それ以外の範囲は自治体がどのように鉄道を守るのか、地域交通戦略の趣旨に沿って投資と位置づけていくべきと考えますが、所見を田中局長にお聞きいたしたいと思います。

田中交通政策局長 富山地方鉄道の鉄道路線への対応ということで、今委員からもここに示されていますけれども、お話がありまして、単なる赤字補填や維持・修繕に要する経費をただ支

払うといえますか、支出するのではなくて、ここは委員御指摘のとおり、持続可能な地域交通サービスにつながる投資とする必要があると私も思います。

具体的には、鉄道利用につながるまちづくりでありますとか、利便性、快適性の向上など利用者を増やす取組の視点がないと持続可能になりませんので、そういう視点が重要と考えております。

ただ、しかしながら、6月に開催された分科会において、今、区間の話もありましたが、富山地方鉄道からは、みなし上下分離方式により運営する場合の行政負担額の試算が示されました。この試算は、鉄道施設等の維持管理・修繕にかかる費用しか示されておりません。したがって、委員御指摘の投資に当たる鉄道施設等の整備費が含まれていないことから、県では、鉄道事業再構築事業の対象となるみなし上下分離方式とは異なるものと整理しております。

地域交通戦略は、自治体、交通事業者等と共に議論を重ねて取りまとめたものでありますので、委員からお示しいただいていますが、こういう戦略の考え方は皆さんに御理解いただいているものと認識しております。

県としましては、引き続き戦略で掲げた将来にわたって持続可能な地域交通サービスを確保する投資、この考え方に沿って議論や検討が進むよう対応してまいります。

岡崎委員 本当にいろいろな設備施設も老朽化をしてきているという現実も含めて、いかにどうやっていくのかというのは、非常に重要な時期に私は来ていると思っています。

地鉄はこの間ずっと、やはり経営努力を続けてきていますし、そういう意味では、一生懸命やっている企業体ではあるのですが、なかなかそれがうまく功を奏していないところもあるように思います。

それで、営業範囲について田中局長から今お話がありました
が、地鉄が示したのは、この辺が限界ですよということで、当
初示したのは、不二越・上滝線においては月岡までです。本線
においては上市、そして立山線は五百石まで、この辺がなんと
か単独でも維持していけるということで示したわけでございま
す。

しかし、これだと利便性が悪いということをかねてから考え
ておられたようでございまして、そういう意味では、厳しいけ
れども、やはり岩嶺寺までは持っていかななくてはいけない、不
二越、立山線は、県立高校に通学をしている子供たちが岩嶺寺
で乗り換えて南富山に向かったり、それより北に向かったりし
ているわけです。でも同じように上市に向かう子もいたりして、
この岩嶺寺というのは非常に大きな結節のポイントであると私
も認識をしています。

また、上市－滑川間にも県立高校があったり、あいの風とや
ま鉄道の利用のための結節線になるということで、滑川までは
何とか持っていきたい。こういうことを地鉄は今示されている
わけです。何とかこうやって鉄道網としてちゃんとその責任を
果たしていきたい。こういう思い入れが、この路線図にあると
私は思うわけでございます。

それで、富山地方鉄道からは営業範囲を超えた、廃線範囲に
ついての提案が今されているわけでございますが、顧客の利便
性に配慮した、鉄道運営者らしい判断が私はにじみ出ているな
と思っています。

こういう経営努力についてどのように考えておられるのか、
改めて交通政策局長にお話を伺います。

田中交通政策局長 富山地方鉄道が考える経営の範囲については、
今、委員からも御紹介ありましたが、今年6月の分科会におい
て、電鉄富山－上市間、立山線は寺田－五百石間、不二越・上

滝線は稲荷町一月岡間と公表されました。

その後、今月開催しました立山線分科会において、地域への影響や利便性等を考慮し改めて考え方が示されました。

それが今こちらの表示されている区間ですが、具体的には不二越・上滝線は、富山市において再構築事業の方針が示されており、経営の範囲以外の区間も含め運営を継続する。岩峠寺まで継続する。立山線の五百石一岩峠寺間については、不二越・上滝線との結節確保、旅客流動の話もありましたが、旅客流動等の公共性から、不採算ながら自治体も利用者増に取り組むことを条件に可能な範囲で運営を継続する。それと、本線の上市一滑川間についても五百石一岩峠寺間と同様、可能な範囲内で運営を継続すると説明がありました。鉄道線を取り巻く厳しい経営環境の中にあっても、利用者の利便性に配慮されたものと考えております。

また、これまでの経営努力ですが、資産の売却や他事業の利益の鉄道事業への内部補助のほか、経費節減として、中古車両の導入による車両更新費の抑制、ワンマン運転化に伴う人員削減、賃金カット等による人件費の抑制等が行われております。

また、利用促進としては、新駅の整備に加えて、パターンダイヤや、えこまいかという交通ＩＣカードですけど、その導入に取り組まれておりますが、委員からも御説明ありましたけれども、地域交通戦略の考え方を踏まえて、県も利用促進を図る支援措置を、戦略を受けて創設しております。

ぜひ、さらなる収入確保に向けて、沿線自治体と共に、鉄道線の利用促進に取り組んでいただく必要があると考えております。

岡崎委員 局長のおっしゃったとおり、まさにそうだと思うんです。

沿線、自治体と本当に一緒になって、いかに利用度を上げるか、利便性が高まるのか、そういうことを実施して今後これから協

議をしていかななくてはいけない。あんまり時間もないのですが、そういうことだろうと思います。

本当に地鉄は、なかなか厳しい意見の中でもいろいろなことを——もちろん県の支援も受けていますけれども、尽力をされているなど私は理解をしています。

1キロ当たりの営業費などで見ると、あいの風とやま鉄道の3分の1ぐらいしかないので。そのくらい、頑張って、それは局長が今言われたように新車両を導入するとかを控えながら、中古車両であったり、あるいは自社の整備施設で老朽化した車両をきっちり修理するなどの経営努力がされているのですが、そういう技術があるからこそ私はできることだと思いますが、そういう努力をしながら、何とか頑張っているわけです。

やはり何とかして、県民の移動に密着した路線を守っていくということをしっかり議論していかななくてはいけないと思っています。

もう一つは、よくデータについての話が出てくるわけです。

この間の議論の中では、なかなかデータが示されないといった話もあったと思っていますのですが、現在、存続を図るべきかどうかについて、本線、立山線、不二越・上滝線における各沿線自治体は調査を実施しています。一方で調査データについて、これまでの県議会の議論では県からはデータが示されていないとの受け答えが行われてきたという印象も私は持っていて、しかし、一方では、地鉄はちゃんとデータを出しているんだと言明をしているわけです。

それで、当然鉄道を維持していくためには様々なデータはもちろん必要だと思っていますし、それが判断材料になると思います。県が求めるデータはどういったもので、そしてまた、沿線自治体を実施している具体的な調査内容はこういったものなのかということでもあります。

そこで、富山地方鉄道はあらゆるデータを提供していると言っています。そして私も聞いているわけですが、県が求めるデータはどういったもので、沿線自治体を実施している具体的な調査内容はどのようなかということについて、再度局長にお聞きしたいと思います。

田中交通政策局長 富山地方鉄道の鉄道線ですが、7つの市町村にまたがり列車を運行しているということで、県が求めるデータはどういったものかというお話がありましたけれども、やはり市町村ごとに利用状況が異なりますので、その路線の維持活性化を考える上で、利用者に鉄道がどのように利用されているか。その状況をデータで把握する必要があると考えます。

富山地方鉄道からは、区間ごとの輸送規模や駅ごとの利用状況の分析に必要なデータとして、旅客営業キロ1キロ当たりの1日平均旅客輸送人員を示す「輸送密度」の線区ごとの数値でありますとか、各駅の1日当たりの「平均乗降者数」といったデータが示されております。

また、それ以外にも沿線自治体において、路線ごとに状況が異なるということもあるので、地域の実情に応じて判断され、事業者に対しデータの提供が求められております。県もしっかりデータを提供してほしいと、富山地方鉄道にも申し上げておりますので、相当程度協力されていると聞いております。

具体的に幾つか申し上げると、そういう旅客の人員のデータ以外にも、ハード面の設備投資、修繕の実績や、組織の要員の状況、また、収支の状況といったデータなども提供されていると伺っています。

今、具体的に路線ごとに調査が行われていますけれども、途中段階にはあるのですけれども、現時点で言いますと、まず、不二越・上滝線については、OD調査ということで起点と終点の調査の利用者の移動実態や、沿線住民を対象としたアンケート

に基づく利用状況、ニーズなどの把握を行っています。

また、立山線については、現状課題を整理して今後の施設整備や維持管理費などの費用負担に関する調査、今行われております。

地鉄本線については、上市－滑川間、滑川－新魚津間、新魚津－宇奈月温泉間といった各区分ごとに、維持管理経費や人口の将来予測を考慮した収支予測、利用者の利便性向上策の検討を行っております。

岡崎委員 ありとあらゆるデータが提供されているという理解でよろしいでしょうか。

田中交通政策局長 路線ごとの調査のデータについては、それぞれの分科会の調査の事務局から紹介されているので、全て提供されているかどうかは県としては、そこはちょっと把握しかねる点がありますが、相当程度協力されていると伺っています。

岡崎委員 分かりました。

やはり利用実態や今後いかに持続性を持たせるかということ、企業の経営能力などいろいろなデータも必要だろうと思います。本当に一生懸命、私は協力されているのだと思っています。そういう方向で、県もまた見てほしいなと思っています。

それで、これまでは少し今までいろいろな議会で議論もございましたので、少しそうではないのではないかとということも含めて、質疑をさせていただいたわけですが、次はちょっと知事にお伺いをいたします。

先ほど、この路線図を出しまして、グランドキャニオンルートなどのつながりも見ただけでございますけれども、知事は9月1日に行われた立山黒部貫光株式会社の要望に応じて、立山本線の存続に向けて観光に貢献できる路線として前向きな姿勢を示されたと理解をしています。

これはある意味英断であると私は考えているわけでございます。

すが、知事も議会で答弁されているとおり、困難な課題もやはりあると思っているわけです。

観光シーズンは4月から11月という限定的なものでありますし、一方で地域利用というのはなかなか厳しいところがあると伺っています。また、さらに加えて言えば、河川等を横断している鉄橋等の施設もあるわけで、そうした維持費に含めて、さらに山岳路であり勾配も大きいわけであります。

富山地方鉄道立山線の存続について、鉄橋など維持管理経費にも大きな財源が必要となると思いますが、どのような考え、整理で前向きな姿勢を示されたのか、改めて所見を知事に聞きたいと思います。

新田知事 立山線ですが、昨年度の立山黒部アルペンルートの訪問者全体で82.4万人ですけれども、インバウンド客を中心にこのうち約10万人、約12%の利用があるということで、アクセス手段としては、大変重要だと思います。また、もっと伸ばせるのではないかともあります。

バス輸送などに比べますと、大量輸送と定時輸送の両方を可能にするのは鉄道であります。また、環境面での効果も大きいということです。そして、今、委員がおっしゃいました、立山黒部貫光、また山小屋の組合、宿泊施設の皆さんから、この全線維持が極めて重要という要望をいただきました。

要望された皆様も立山線の利用増に連携して取り組むとおっしゃいました。このため、立山線の分科会において、岩峯寺—立山間を観光路線——明確な定義はないのですが、観光需要が主力の路線という意味です、として位置づけ、立山線の存続により、鉄道線の優位性を生かして観光振興そして地域活性化を進めていく方向性を示したところであります。

ただ、無条件にということではもちろんありません。まずインバウンドについては国全体として増加傾向にあります。立山

黒部アルペンルートの入込数もコロナ禍を経て年々増加をしてくております。順調に戻っています。

こうした状況も踏まえて立山線の持続可能性を高めるために、立山黒部貫光などの観光事業者による営業活動の強化、また、県、富山市、立山町と民間事業者の皆さんとの連携によるプロモーションの一層の強化などによって今後の利用者増を目指していきたいと考えております。

また、委員おっしゃった、険しい地理的条件ですが、県として鉄道が安全かつ安定して運行できるように砂防事業や治山事業による対策の検討を始めているところです。

一方で、路線の維持管理費など今後必要となる経費や行政側の財政負担の明確化が必要と考えております。その積算を進めているところです。こうしたことも、県議会や県民の皆様に御説明をして理解を得られなければ存続は難しいと考えておりまして、県としては、富山市、立山町、富山地鉄、立山黒部貫光をはじめ関係者と連携協力して取り組んでいきたいと考えております。

なお冬場の期間、アルペンルートが休止する期間ですけれども、12月から4月中旬、この対応をどうするかについてもこれから関係者と協議検討を進めなければならないと考えております。

岡崎委員 よく分かりました。ただ、観光シーズン以外をどうするかということも大きなテーマだと思いますし、いつ壊れるかということとは言えないのですけれども、きちんと整備していけばもちますよという思いでやっていくしかないのかなとも思っています。

私も思うのですが、この宇奈月温泉と立山がアルペンルートでつながってくることを考えると、やはり観光路線としては、非常に重要ないい路線になるのではないかなと思っています。

大変なかなか厳しい議論が展開されているわけですが、改めてこういうループの路線を見ると、こんな山岳がつながって、降りてこられるというのはなかなかないのではないかなと思いますし、こういうところも、しっかり、今、知事は一生懸命経費のことを考えながらやっておられるとお聞きしましたので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

それで、いわゆる本線のこの部分、とりわけ並行してあいの風とやま鉄道が走る滑川から新魚津区間について、本線の沿線自治体でもかなり議論されていますが、並行して走る区間、これ非常に問題だということで、それぞれ首長の中では、はっきり申し上げられている方もいらっしゃる。ここが課題だと言っておられるわけでございます。

沿線自治体の中でも、魚津市とか滑川市は方針を示されておられません、一方で、この並行して走る区間、ここに大きな課題があって、慎重な姿勢が見えるわけです。

一方、黒部市は、新魚津一字奈月温泉間について明確に存続を希望していると聞いておりますし、議会でもそのような話があったと思っています。

あいの風とやま鉄道との並行区間においては、同じように河川を横断して行くわけです。それぞれに鉄橋が存在して、かなり管理維持に必要な経費がかさむということを、それぞれ自治体も心配されているのだらうと思います。今後の鉄道の存続判断には、そういう課題があると感じるところでございます。

そこで、蔵堀副知事にお聞きしますが、並行在来線との区間について、以前、新魚津駅からあいの風とやま鉄道の乗り入れは難しい、こういう見解でございましたが、蔵堀副知事も、沿線自治体の意見がまとまらなかった際の対処策にも本会議でも言及をされたと思うのですが、現在の議論では、あいの風とやま鉄道との連携を模索していくことも一つの現実的な考え方だ

とも思いますが、改めて蔵堀副知事にお聞きをしたいと思います。

蔵堀副知事 富山地方鉄道本線につきましては、現在、関係市町で鋭意調査が進められております。

その中で、パターンが5つございまして、全線維持する、それから、滑川以降は廃止する、さらに、並行区間について現状のまま維持する、それから、並行区間を廃止する、並行区間を廃止の上線路も撤去するという、この5つのパターンに分けて検討されております。そうした中で、あいの風とやま鉄道との関係が論点になってくるということかと思っております。

この並行区間に関する沿線自治体の現在開かれている議会での議論がございます。その中で、まず黒部市では、市長から、新魚津一字奈月温泉間は何としても維持したいと考えているというお考えが示されております。

それから魚津市では、調査結果を踏まえ、分科会において一定の方向性が出た場合に、あいの風とやま鉄道にも本線分科会に参画していただく必要があるという意見が出ております。

また、滑川市では今後の在り方については、現在の調査業務の中間報告のデータを市民に示し、市民との対話を行った上で、市として判断したいという御発言があったところでございます。

現在まだ調査実施中のため、この3市の間での統一した見解というのは示されていないということでございます。

このため調査結果の中間取りまとめを早く示していただくということが大事なかと思っております。その際には、各自治体において路線の考え方について、沿線住民の皆さんと十分議論していただくという必要がございます。

県としては、今後とも沿線自治体のお考えをよくお聞きしながら、持続可能な地域交通サービスを確保できるように取り組んでいきたいと考えております。

岡崎委員 その中間取りまとめがどのようなになるかというのは私も本当に注目をしております。

私は乗り入れという方法も一つだと話をしたのですが、一方で、必ずしも乗り入れだけではなくて、今あるあいの風とやま鉄道と駅とうまく連携ができる方策を模索していくことも一つの方法だろうと思っています。

とにかく寸断させないことが大事、できるだけつながるようにしていかななくてはいけないと思うわけでございます。そういった思いを、蔵堀副知事にも、知事にも持っていただきたいなと思うのです。

この項目の最後の質問になるのですが、やはり県の指導力というか立ち位置というのは、私は大事だなと思っています。この間の質疑においても、鉄道設備の基盤維持は非常に大きな課題であると考えます。

あいの風とやま鉄道株式会社に移管が決まった城端線や氷見線についても、沿線住民や自治体でマイレール意識が高まって、一生懸命議論されたと知事も言っておられます。私もそういう理解をしています。そしてその中で、ライトレール化という案も出されたと思うのです。

それで、これは都市間移動交通から地域間移動交通への移行とも言えるような大胆な発想で非常に利便性が高まるのではないかとということで期待もされたわけですがけれども、最後はやはりどのくらいの投資が必要かということになったら、420億円必要だという話が出たと思うのです。

そこから、やはり、それはちょっと厳しいのではないかとということで、今の新しい車両を導入したり、あるいはＩＣ化を促進したりという方向に走っていったと思うのです。

だから、一方で今の段階では、マイレール意識を高めて沿線自治体の住民の皆さんに乗ってもらうことも含めてやっていく

のだと、これは方向として私は間違っていないと思いますが、しかし、決め手のどのぐらい支援するかというのはやはりそろそろ考えていかないと、なかなか結論が出ていかないと私は考えるわけです。そういう意味では、県の役割は非常に大きいのではないかと考えております。

判断までの時間が限られてきているわけですが、今後進めるに当たって、各沿線自治体は県の姿勢にも注目をしていると思います。

それで知事にお伺いします。路線の維持には県の指導力と財政投資が決め手であり、県の姿勢を明確にするべきと考えますが、知事に所見をお願いしたいと思います。

新田知事 地鉄の鉄道線については、県全域を対象とする地域交通戦略を昨年策定しましたが、その立場から私どもが参画してまして、鉄道線のあり方検討会として公開で議論、検討を進めることとして今進めています。

分科会は、各路線の論点や課題を踏まえて、議論が進むように助言をしてまいりました。具体的には、不二越上滝線では、富山市に対し具体的な利便性向上策などの早期の明確化が必要と申し上げました。また、立山線では、岩峠寺一立山間を観光路線として位置づけ、鉄道線としての存続を目指す方向性と今後の検討課題を示しました。先ほど来答弁しているとおりであります。

自治体の負担ですが、令和5年度から事業者の負担を求めずに、地鉄さんの安全性、快適性の向上を進めているわけですが、国の補助を除いた部分について、県が費用の半分を負担し、残る半分は沿線7市町村で負担をしております。

これは城端線・氷見線でも同じようなスキームでやっているということです。このスキームは公共交通を自分事として、いわゆるマイレール意識を持って負担していただいているものと

考えておりました、県の投資に対する考え方として、沿線自治体に示しているところです。

今後、検討がさらに具体化していくと思いますが、それに伴って、沿線自治体ごとの考え方がより明らかになると考えます。このため、県としては、路線の維持には、利用者を増やし収入を確保するため、投資・参画が欠かせないということを改めて示したいと思います。

やはり、公共サービスであります但し商売ですから、増客、増収、これを常に意識してやっていかなければなりません。また、各分科会で議論や検討が、地域交通戦略の考え方に沿って進むように、スピード感を持って沿線自治体と共に取り組んでまいりたいと思います。

岡崎委員 商売という経営的なことはもちろん大事ですが、自分たちが使うものだから、自分たちでちゃんと守っていくのだというマイレール意識をしっかりと醸成して、そして経営が維持可能なようにみんなで頑張ると、こういう方向が大事ではないかと思っています。限られた時間ではありますが、県民の移動手段を確保するために引き続き丁寧な議論をお願いしたいと思っています。

事業主体を変えるという大胆な話も出ているのですが、私は、富山地方鉄道と沿線自治体、そして県が同じ目標に向かって協議を進めていくことが一番だと考えております。

鉄道を動かしていくには、会社も大事です。しかし、そこで働いている従業員の皆さん、まさにこの人たちが運行をしているわけです。運転士が不足している中で、本当に経営体だけを変えて、うまくそれが持続的になるのか。やはり、それはしっかり考えておかななくてはいけないことだと思います。

ぜひまた、丁寧な議論、そしてまた、しっかりと、この県民の足を支えていただくように要請をして、問1を終わらせてい

ただきたいと思います。

引き続き問2は、新たな総合計画における公共交通政策ということで質疑をしていきます。

新たな総合計画においては、運転手不足の中で自動運転に対する期待が記述をされております。しかし、自動運転にはまだまだ時間がかかることが予測をされるわけです。特に雪国である私たちのこの県においては、ハードルが高いと思っています。

しかし、だからといって自動運転が実現できないかということとは私は全く思っていないので、将来には必ず課題が解決をされて、自動運転に向かっていくということは私も期待をしていますし、そのために今何をしていくのか、そういうことが大事ではないかと思っています。

一方、自動運転になると何かあるのかということですが、これは運転手さんが人からシステムに変更になり無人になるわけです。それ以外に大幅に何か変わるのかと思うのですが、運行経費は当然かかります。経路などはAIが判断をしていく、これは今もやっているわけです。結果として、仕組みをつくっていくということに関して言うと、あまり様変わりはしない。だから、今、どんな運行形態がいいのかということをしっかり考えていくことが、この自動運転にスムーズにつなげる政策になるのではないかと思います。

そこで、現状を踏まえながら少しでもその目標に近づくために何が必要なのか、そういうことを質疑していきたいわけですが、まずは、関連して運転手不足でバス路線の改正が間近に迫っていることもありますので、そこから質疑をしたいと思っています。

まず、バス運転手が不足する中、県では運転手の育成を支援しておりますが、交通従事者の労働規制等の理由により、10月からバス路線が大幅に削減されることとなります。県が尽力さ

れていることはもちろん評価をしているわけですが、なかなか追いつかない。それが現状ではないかと思います。

そこで、バス運転手が不足する中、バス路線の廃線と運行縮小は止まらないわけですが、10月からの廃線等となる理由の分析と代替措置の見通しについて、田中交通政策局長にお聞きします。

田中交通政策局長 バス運転手のお話がありましたけれども、県では、昨年度からバス事業者と連携して、バス運転手専門の就職イベントの参加や、女性バス運転手との交流イベントなどいろいろやりまして、運転手の確保対策を強化してまいりました。

しかし、厳しい状況は継続し、委員からも今お話がありましたが、昨年に続きダイヤの変更が行われることになりました。こうした状況を踏まえまして、今年度設置した県の人材確保・活躍推進本部において、交通政策局ではバス運転手の確保をテーマに取り上げまして、事業者からの聞き取りも行った上で分析しましたところ、やはりコロナ化で離職が進みまして、その直後にこの2024年問題による人手不足の深刻化が重なったという点。また、運転手の拘束時間の長さとか低賃金ということ。また、他の産業に比べた運転手の高齢化、こういった点が理由として挙げられます。

また、代替措置についてのお尋ねもありましたけれども、今回のダイヤの変更ですが、富山地方鉄道からは、この廃止、減便を行う路線の選定に当たっては、鉄道や他の路線バスの運行ルートに近接しているなど、代替りの輸送機関、代替輸送機関の存在を考慮し利用状況等を勘案して行ったという説明がありました。

また、路線の状況から代替措置が必要と考えられる路線については、関係市と協議を行うとされておりまして、富山市では、富山駅前と山田地区を結ぶ路線のうち、10月から廃止される区

間に市営のコミュニティーバスを運行するという事で、所要経費が市の9月補正予算案に計上されております。

また、滑川市では、市営のコミュニティーバスの市街地循環ルートを今回路線バスが廃止されるということで、滑川高校前のバス停などを通るルートに、一部ルート変更をするということなど、利用者の利便性を確保する取組が進められております。

岡崎委員 なかなか努力はしているけれども、運転手不足というのはなかなか簡単に解消できていないようです。しかし、その中でも地鉄は各自治体と連携しながら取りあえず代替措置をしっかりと取っていききたいということで協議をされているという理解をしておきたいと思っています。

そこでバス路線の利便性向上にはバス路線を鉄道とどう結んでいくのかは重要な観点であります。

何でこんなことを言うかということ、富山県の地域交通戦略が、かれこれもう1年もたちまして、2年に向かっていっているわけです。そういう中で、次の質問にもあるのですが、各自治体においても動きが出てきておりますが、県民から要望が強い交通ネットワークの構築実現をしていかななくてはいけないと思います。

高齢化が進む中で、もっとさらなる利便性の向上が重要になると考えるわけですが、地域交通戦略の実践に向かうべき時期に来ています。今後どのように取り組んでいくのか、改めて交通政策局長にお聞きします。

田中交通政策局長 今、委員から御指摘ありましたけれども、その地域交通戦略では、幹となる鉄軌道や駅を中心に、枝や葉となるバス、タクシーなどのサービスが、全体として木のように一つにつながるネットワークを目指すべき姿として位置づけております。

バス路線と鉄道が円滑に接続することは、両路線の一体的な

利用の促進、また、持続可能な地域交通ネットワークの構築につながるものと考えております。こうした点も踏まえまして、戦略では交通事業者の主な役割として、乗り継ぎ時間の短縮などのダイヤ改善に事業者間が協調しつつ継続的に取り組むこととしております。

あいの風とやま鉄道では、今年３月のダイヤ改正前の１月に、富山地方鉄道、加越能バスなどの交通事業者を個別に訪問し、ダイヤの改正案を説明しているほか、市町村に対しても情報提供を行っております。したがって、各運行主体では、朝夕の通勤通学時間帯を中心に、鉄道のダイヤも考慮し、円滑な接続がなされるよう運行されております。

県としましては、投資や参画の効果向上につながる、地域と連携した乗り継ぎが図られますように取り組んでまいります。

岡崎委員 局長の今の御答弁では、自治体、交通事業者が連携をして、あるいは交通事業者同士が連携をして、できるだけ利便性を高めていこうという動きはかなり出てきているという理解でよろしいですね。そのようになってきているということです。

ただ、先ほどバスの運転手の成り手がなかなかいないという話もさせていただいたわけですが、議会の中では、もうちょっと利用者がちゃんと乗っているような仕組みをつくる必要があるのではないかという話も出ているわけです。

そういう中で、例えば大型路線バスによる運行については、大量輸送時間帯、通勤通学時間帯に限定して、日曜運行をデマンド型交通に転換をしていくことを進めていく時期ではないかなと思っています。

実際に砺波市や小矢部市ではこういう取組が既に始まっているかと思えます。本当にたくさん利用する時もあれば、また、日曜日のように、あんまり需要はない、しかも行きたいところがばらばらという時もあるという公共交通の性格をしっかりと捉

えて、大量輸送時間帯とそうでない時間帯では、この運行形態を変えていくことが、今、総合計画の中でも考えていく時期に私は来たのではないかと思います。

とりわけ高齢者は、重たい荷物を持って買物をして、また家まで停留所から歩くということではなくて、ちゃんと帰りは家まで届けてもらう、ただし目的地はそれぞれ限定するという、こういうような仕組みを前も言いましたが、ドア・ツー・目的地、目的地・ツー・ドア、こういう仕組みに転換をしていってほしい、このようなことを私は思っています。

バスを含む公共交通の利便性をより一層高めるとともに、効率的な運行へと転換していくよう、公共交通の再構築が必要な時期に来ていると思うのですが、田中局長に御所見をお願いしたいと思います。

田中交通政策局長 地域の交通ネットワークを将来にわたって持続可能なものにする、それで県民の移動の足を確保するといったことを実現していくためには、ニーズを踏まえて、限られた運転手や車両などを効果的に活用していくことが必要だと思います。

委員から御指摘がありましたとおり、県内では、地域の実態や住民のニーズを踏まえた、最適な地域交通サービスの仕組み、再構築というお話がありましたけれども、そのような取組が広がっております。

一例申し上げますと、委員からも少し触れられたのですが、砺波市では、昨年4月に市営バスを再編し、朝夕の時間帯は市営バスによる定時運行を行い、この時間は通学の利便性を確保する。また、城端線の駅に接続するようにルートやダイヤなどの変更も行われております。

また、一方、日中の時間帯は、県も実証運行で支援したデマンド交通「チョイソコとなみ」ということで、要するに利用状

況に合わせたすみ分けが行われております。

県では昨年度、地域共創型移動サービス推進事業という支援の制度を創設しまして、持続可能な移動サービスの導入に向けた取組を支援しております。また、国においても、委員から御紹介ありました、A I デマンド交通や乗合タクシーなど新たなサービスの実証運行の取組に対して支援を行っております。

県としましては、県や国の補助事業なども活用し、地域の関係者による連携した取組を後押ししてまいりますし、戦略会議の部会の場合なども活用しまして、市町村の取組事例の共有を図ってまいります。

山崎副委員長 岡崎委員、質問を簡潔に願います。

岡崎委員 それでは、最後の質問になります。

この間ずっとこの公共交通を中心に話をしてきたのですが、なかなかバスの運転手の成り手がいないという状況です。

一方、公共交通を担う人たちというのは、日常生活を支える上で欠かせない存在なわけでございます。厳しい経営環境や労働条件が続く中、懸命に皆さん働いていますが、一方で議会でも辛辣な議論があったりして、親戚や友人から、おまえのそこ大丈夫なのかと、こんな話もされてモチベーションも下がる。心配をしたり、そういうことが起こっているわけです。

こういうところにぜひ知事から、元気を出してくれというメッセージを頂きたいと思います。

懸命に働く公共交通の担い手の重要性への認識と今後の労働環境改善等への支援に向けた意気込みを新田知事にお聞きしたいと思います。

山崎副委員長 新田知事、簡潔に願います。

新田知事 総合計画でもこの地域交通サービスを持続可能にしているためには、それを支える担い手の確保育成が大切だと、そのために働きやすい職場環境を整備するということ、また、女性

や若者たちの採用定着に向けた取組を進めようということを今書き込んでおります。

バス運転手をはじめとする公共交通の担い手の方は、通勤通学、買物など、県民の日常の足を支える上で欠かせない存在であると認識をしております。とりわけバス運転手の方々は、人口減少下における深刻な人手不足の中、現行のバス路線のダイヤを維持するために必要に応じて、勤務時間以外にあっても勤務されるケースもあると聞いています。これは地域の足を守る使命感を持って業務に従事されているものと受け止めております。

県では今年度深刻な担い手不足の課題に対し、部局横断で取り組む人材確保・活躍推進本部を設置しています。本部では各部局の所管分野について実態を把握分析しておりますが、交通政策局からは喫緊の課題としてまさにこのバス運転手の確保、定着の提案があり、議論を行っているところです。

職場環境の改善は運転手の心身の健康、安全な運行はもとより、担い手の確保定着を図る上でも大変重要と考えています。

県としては、現場で働く運転手の皆さんの声をよくお聞きをして、実効性のある施策に取り組んでまいります。

岡崎委員 よろしく願いします。

山崎副委員長 岡崎委員の質疑は以上で終了しました。