

地域公共交通対策特別委員会会議録

I 日 時 令和8年2月6日（金）

午後1時29分開会

午後3時10分休憩

午後3時20分開議

午後4時58分閉会

II 場 所 大会議室

III 出席委員

委員 長	篠岡 貞郎
副委員 長	井上 学
委 員	嶋川 武秀
〃	谷村 一成
〃	大門 良輔
〃	瀬川 侑希
〃	藤井 大輔
〃	川上 浩
〃	亀山 彰
〃	永森 直人
〃	山本 徹
〃	鹿熊 正一
〃	菅沢 裕明

IV 出席説明者

観光推進局

観光推進局次長 鷲本 洋一

観光振興室長・観光戦略課長

久崎みのり

観光振興室 課長（立山黒部・広域観光戦略担当）

高田 敏暁

交通政策局

交通政策局長	田中 達也
交通政策局次長・地域交通・新幹線政策室長	島田 太樹
地域交通・新幹線政策室	交通戦略企画課長
	黒崎 勇一
地域交通・新幹線政策室	広域交通・新幹線政策課長
	板屋 雄介
地域交通・新幹線政策室	城端線・氷見線再構築推進課長
	村田 英久
航空政策課長	山崎 秀之
土木部	
土木部長	金谷 英明
都市計画課長	澤 徹

V 会議に付した事件

- 1 持続可能な地域公共交通のあり方、地域公共交通の活性化やまちづくり等に関する調査について
- 2 行政視察について
- 3 その他

VI 議事の経過概要

- 1 持続可能な地域公共交通のあり方、地域公共交通の活性化やまちづくり等に関する調査について

(1) 報告事項

黒崎交通戦略企画課長

- ・第9回富山県地域交通戦略会議の開催結果について

板屋広域交通・新幹線政策課長

- ・第4回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会の開催結果について

村田城端線・氷見線再構築推進課長

- ・第5回城端線・氷見線再構築会議の開催結果について

(2) 質疑・応答

嶋川委員

- ・観光客の移動手段の充実等について

谷村委員

- ・富山地方鉄道の路線維持に向けた新組織について

大門委員

- ・富山地方鉄道について

瀬川委員

- ・クレジットカードタッチ決済機能への対応について

藤井委員

- ・地域公共交通の価値指標について
- ・鉄軌道のインフラ管理と投資判断について
- ・高校生が「使いたくなる」次世代型サービスの社会実装について
- ・富山空港の混合型コンセッションについて

川上委員

- ・地域内のモビリティサービスの確保について
- ・富山地方鉄道について

永森委員

- ・あいの風とやま鉄道・富山県地域交通戦略について

山本委員

- ・城端線・氷見線について
- ・バス運転手について

鹿熊委員

- ・交通空白解消について
- ・富山県地域交通戦略について

菅沢委員

- ・令和8年度に新設する県主導の「検討組織」について
- ・富山地方鉄道「本線」について

- ・新魚津・宇奈月温泉駅間の協議について
- ・富山地方鉄道に係る令和8年度の収支差について

彼岡委員長 それでは、報告事項に関する質疑及び本委員会の調査事項「持続可能な地域公共交通のあり方、地域公共交通の活性化やまちづくり等に関する調査」についての質問に入ります。

質疑・質問は、今ほどの報告事項及び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。

それでは、質疑・質問はありませんか。

嶋川委員 早速質問に入らせていただきます。

地域公共交通対策特別委員会の委員として、なるべく公共交通を利用することを心がけております。昨年の県内公共交通の利用回数を数えましたら218回でした。今年に入って、現在時点で33回でして、とにかく公共交通を使ってみて、実際に肌感覚、空気感を感じる事が大事だと思っております。この委員会は公共交通に加えて観光面も一緒に取り扱うということでしたので、今回は観光客の移動手段等の充実などについてお伺いしていきたいと思っております。

観光業界は、今はインバウンド需要も含めると大体1兆円産業ということで、自動車産業にも匹敵すると言われております。

観光客に目を向けますと、いろいろな地域の方が富山に来るチャンスになっていると。観光客が大切にするのは、やはり時間をどうマネジメントしていくかということです。限られた時間の中でとにかく県内や近隣を楽しんでもらうことが必要であろうと思っております。

そうした中で、移動の待ち時間や接続時間が、あそこに行ってみようとか利用してみようとかいった訪問場所に密

接に関係してくるのではないかと私は感じております。

そこで、富山県の観光の魅力を向上させるために、観光客の移動手段の充実ということが必須だと考えております。公共交通機関との連携をしっかりと図っていくべきだと思いますけれども、どのように取り組んでおられるのか、久崎観光振興室長にお伺いいたします。

久崎観光振興室長 観光地への二次交通の確保・充実は極めて重要であることから、県では県内の新幹線駅と観光拠点とを結ぶ観光路線バスとして、富山ぶりにバス、世界遺産バス、わくライナーなどの運行を沿線市と共に支援しております。また、こうした観光路線バスを鉄道と組み合わせた県内や飛騨・能登エリアの周遊についても情報発信をしているところでございます。加えて、とやま観光ナビの観光地やイベント情報において、複数の公共交通機関でのアクセス情報も掲載しているほか、公共交通機関を使ったモデルコースの充実も図っているところでございます。

各運行事業者におかれましても、例えば富山と氷見を結ぶぶりにバスでは、雨晴海岸でのバス停の新設、インバウンドが多い白川郷とを結ぶ世界遺産バスでは、能作前でのバス停の設置やクレジットカード決済、予約システムの導入など、利用促進や利便性の向上などにも取り組まれているところでございます。

県といたしましては、引き続き公共交通機関と連携し、二次交通の確保や利便性向上を図り、インバウンドも含め観光客が快適に移動、周遊できる環境づくりに取り組んでまいりたいと考えております。

嶋川委員 様々取り組んでいただいているということであり、能作前にバス停が設置されたと紹介がありましたが、一つ一つの積み重ねだと思っています。

3月に入りますと、城端線、氷見線もいよいよICカー

ドが使えるようになる。やはりトータルで利便性の向上を図っていく必要があるかと思っておりますので、引き続きよろしく申し上げます。

次にまいります。

交通政策局は現在、公共交通に関して投資と参画を軸として事業の展開を図っておられます。例えば駅であれば、利便性を上げるために、改修などに関して事業支援をさせていただくということでもメニューの用意をさせていただいております。事例を挙げますと、雨晴は観光地になりますが駅のトイレが古いと。各市町村でいざその支援事業を活用して、トイレ改修などをして駅の利便性を上げようということになりますと、1つひっかかることがあります。トイレだけを改修するのであればそれは問題ないように捉えられるのですが、観光面で考えると、その駅舎の場所など観光エリアとして捉えたときに、果たしてそのトイレをそのまま改修していいのか。将来的に駅の改修や改築があるとするれば、そのトイレの位置についてもデザインする必要があるのではないかと。こうなったときに縦割りといいますか、交通は交通のことだけ、都市デザイン的なことは観光分野で検討してもらわないといけないということになって、トイレの改修すら考えていけないというようなことが現場で起きます。こういったことが、スピード感を持って作業を進める上でのハードルになっているのではないかとということを感じております。

そこで、移動手段の充実あるいは観光客を意識した駅の施設整備等々を進めるために、ぜひ関係部局との連携を図っていただきたいと思っております。もちろん市町村それぞれが考えていくことではあるのですが、まずは県として、そういった連携の姿勢や連携の在り方の模範を示していただくことが必要ではなかろうかと考えております。

鷺本観光推進局次長に所見をお伺いいたします。

鷺本観光推進局次長 委員御指摘のとおり、観光客の目線に立って駅内の施設や駅周辺の整備に取り組んでいくということは大変重要であると思います。これまでも交通政策局の交通まちづくり投資促進事業——これは県内の公共交通機関において、駅の関連施設整備やバス等の利用向上の取組を行う市町村に対する支援でありまして、例えば駅の移動式運賃箱の導入、トイレの環境整備など、観光客の利便性向上にも資する取組にも支援をしているところです。

また、観光推進局では、観光事業者等において持続可能な観光地域づくり支援事業補助金等も活用いただきながら、受入環境整備や地域の特色を生かした観光コンテンツの造成などに取り組んでおります。

御紹介がありました、例えば雨晴海岸の玄関口である雨晴駅において、ホームから海が見えるよう雑木の伐採に支援をしたところであり、これと併せて、高岡市におかれても昨年12月に駅のホームに展望デッキを併設され、海越しに能登半島や立山連峰を望める新たなスポットになっております。このような事例をワンチーム連携の好事例と認識しておりますが、引き続き交通政策局をはじめ関係部局と情報を共有し、緊密に連携、協力しながら駅や駅周辺も含めた受入れ環境の整備に取り組ましまして、観光客の利便性の向上や満足度の向上に努めてまいります。

嶋川委員 連携の事例をご答弁いただきました。私の記憶している限りですと、2、3年くらい前は雨晴のあの辺に来た観光客は約20万人と言われておりました。去年お伺いすると大体36万人となったと。利用者数や観光客数が大変伸びていると認識しております。これはチャンスでして、観光客が、この駅は鉄道のダイヤが便利でアクセスもいいし、道の駅までとてもきれいに整備されているねといったことを、

S N S 発信することでさらに魅力が伝わっていくことになると思っています。一方で駄目な部分が1つでもあるとそれがマイナスの要因として拡散されてしまう可能性も十分にありますので、ここはトータルで、なるべくスピード感を持って連携して取り組んでいただきたいと思いますとおっております。

谷村委員 私からは、富山地方鉄道の路線維持に向けた新組織について2問質問させていただきます。

富山地方鉄道の路線維持に向けた議論につきましては、県は先月、主体的に関わる新組織をつくる方針を明らかにされました。県による積極的関与につきましては、令和6年のあり方検討会が始まる以前から、私を含め多くの議員が主張してきたところであります。検討会のリーダーである藤井富山市長も、県の主導的な役割に期待を寄せておられました。

これまでの県は一步引いたオブザーバーの立場にとどまっていたましたが、今回、県がようやく重い腰を上げられ、あり方検討会に替わる新組織へとかじを切ったことは大きな前進と感じております。

しかし、これまでの慎重な姿勢に鑑みると、なぜこのタイミングなのかと思うところであります。このタイミングでの判断となった経緯を板屋広域交通・新幹線政策課長にお伺いしたいと思います。併せて新組織の発足が来年度となる理由とそれまでの間にどのような準備や調整を進めていくのかお答えください。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線の在り方検討に当たりましては、各路線の利用状況や課題が異なることから、まずは沿線自治体や地元関係者による議論の積み重ねが必要という考えでございまして、分科会を設置し議論してきたところでございます。先ほどもありまし

たが、県は県全域を対象とする地域交通戦略を策定した立場から、各路線の論点や課題を踏まえ、助言してきたところでございます。

先月、自由民主党の第2期持続可能な公共交通の在り方を考えるプロジェクトチームから御提言を頂いた際、知事からは、県の助言を踏まえ、各分科会では議論の前提となる調査や沿線住民との意見交換が実施されるなど、議論が一定程度深まってきたものと受け止めていることを申し上げております。また今後でございますが、自治体間の意見が異なる場合や1つの路線や区間にとどまらない事項などがございます。そういった場合は、広域的な観点から県が調整することが必要になると考えておりまして、来年度、これまでのあり方検討会に替わって、知事が会長となる組織を立ち上げ、県が主体となって取り組む考えについてもその場で申し上げております。

なお、新たな組織の立ち上げ時期につきましては、今年度は各分科会において、沿線市町さんの調査が行われていると。例えば本線分科会ですと、その調査報告が年度末に出てくるということもございまして、新年度からは、その沿線調査の結果も踏まえまして新しい組織を立ち上げるという段取りになっております。

谷村委員 各市町で異なる課題があるということで、県の助言を受けながら各沿線市町でいろいろ議論を深めていただいたということだったかと思えます。そういう中で、今後、県も調査を行うということだと思っておりますが、具体的にどのような調査になるか教えていただけますか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今ほど申し上げたとおり、令和7年度は各分科会の市町さんが調査を行われて、例えば本線分科会ですと年度末には最終報告が出される予定となっております。

令和8年度の調査につきましては、現在、予算編成中
でございます。こういった形で行うか、それはまさに調整中
でございますので、今の段階では回答を差し控えたいと思
います。

谷村委員 1つ確認です。

当初から県が主導してやられたほうがいいのか
という意見も少し伝えさせていただいていたと思いますが、
県で全体的な観点での調査を実施すると同時に、各沿線
市町でも様々な課題があるというところで、各沿線市町も
必要な調査を行うというやり方は、当初は考えていなかっ
たということですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げたとおり、
路線ごとに課題があるということで、沿線市町でそれらの
課題等を解決するための調査を実施されています。それにつ
いては、現在、分科会に県も入っているいろいろな助言もして
きておりまして、調査結果もまとまりつつあるということ
でありますし、それらを踏まえて意見交換なども行われて
いる状況です。そのように議論が進んできたということで
ございます。沿線市町で調査を実施するというところで進め
てきたところでございます。

谷村委員 おっしゃられたことは分かりました。

自分としては、全体の中で個々の課題に対して取り組む
という進め方のほうがよいと思っていたところでして、自
分が期待していたものと多少違っていたので確認させてい
ただきました。

かつて魚津―滑川間などで繰り広げられた旧国鉄と富山
地方鉄道の競合の歴史があったと思うのですが、それが本
県の発展を支えてきたと思っております。ただ、人口減少
社会の中で、そういうモデルはもう限界を迎えているとい
うことで、そういったことを踏まえると、県として最適化

した新時代の交通体系というものをしっかりとイメージしながら構築することが必要だと思っています。

新時代に合わせた交通体系の構築をゼロベースから進めるに当たっての思いや覚悟など、そういったものがあるかどうか教えてください。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げましたが、知事からは議論が深まってきたとありましたとおり、来年度からは県が主体となって取り組むことにしております。その際にも申し上げておりますが、この新たな検討組織には、地域交通戦略の考え方に沿って議論を戦略的に進めるため、県地域交通戦略会議の鉄軌道サービス部会長である宇都宮関西大学教授に学識経験者として加入いただくことを今検討しております。今後、新たな検討組織で議論をしていくわけですが、学識経験者の御意見を伺いながら取り組んでまいりたいと、今のところはそうように考えております。

谷村委員 それでは2番目の質問にいきたいと思います。

鉄道事業にとりまして、通学利用者は収支を支える極めて大きな柱だと思っています。現在、県は県立高校を34校から20校程度へと削減する再編計画を進めておられますが、路線の維持を掲げる一方で、その需要の受皿となる学校を削減することは、施策として本末転倒と言わざるを得ないと思っています。

今回設置される新組織におきまして、県立高校の再編計画との整合性など、交通政策と教育施策を連動させるといった部局横断的な調整をどこまで想定されているのか板屋広域交通・新幹線政策課長にお伺いいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げましたが、先月27日に自由民主党のプロジェクトチームから頂いた御提言の中には、富山地方鉄道の鉄道事業の再構築は交通施

策単体ではなく、県のあらゆる政策との政策的整合性について部局横断的な議論を深める必要があるといった内容が盛り込まれているところがございます。

提言を頂いた時に知事からは、政策間の整合性については大切な観点であることを申し上げております。また、県地域交通戦略においても、教育、福祉、商工業等の視点を踏まえたまちづくりと一体となった地域交通サービスの確保、向上等について、関係者一丸となった地域の取組を推進することとしておりまして、戦略の考え方を踏まえ、適切に対応していきたいということも申し上げております。

先ほども御説明したとおり、新たな検討組織にはこの地域交通戦略の考え方に沿って議論を戦略的に進めるということでございます。県地域交通戦略会議の鉄軌道サービス部会長である宇都宮教授に学識経験者として加入いただくことを検討しているところがございます。今後はその新たな検討組織において、学識経験者の御意見を伺いながら取り組んでいくということを考えております。

谷村委員 部局間の連携についてということで答弁していただきました。分かったようで、分からなかったのですが、学校を削減することで鉄道収益が悪化する、もう一方でその生じた赤字を補填するために多額の県税を投入し続けるといった矛盾と考えられるような財政負担を避けるためにも、協議レベルではなくて、しっかりと実効性のある仕組みが必要だと思っております。

教育委員会には、生徒の将来移動予測といった具体的なデータがあると思いますので、そういったデータをしっかりと取り入れながら、路線の維持計画と学校再編との整合性が取れた計画を明確に考えていくべきだと思います。協議レベルでないことを期待しますので、よろしく願いいたします。

大門委員 私からは、富山地方鉄道の本線についてお伺いしたいと思います。

昨日の自由民主党の公共交通プロジェクトチームの申入れにつきまして、先ほどもお話がありましたが、新たな枠組みの中で知事が会長となって協議会をつくるということで、私は大きく前進したとっております。本当にありがとうございます。

ほかの沿線自治体も滑川市と同じだと思えますが、これまで富山地方鉄道や公共交通に対してここまで考えてきたことがなかったとっております。今回はいろいろ調査をし、高校生をはじめ意見交換もしました。いろいろなことを考慮して、様々な可能性を考えてきたとっております。

そういった中で、今回の滑川市や沿線自治体の調査内容を見ると、どちらかというと生活路線目線のものが大半だったとっております。鉄道は広域につながっているわけですから、鉄道の存廃については広域的な視点も非常に大切な観点だと思っております。先ほども答弁がありましたけれども、来年度はそういった広域な観点から、新しい枠組みの中でいろいろと検討されていくと思っております。

また検討会の中では、あいの風とやま鉄道との連携、乗り入れの声も聞こえてきておりますので、私はそういった観点から質問をしていきたいと思っております。

まずは、あいの風とやま鉄道との乗り入れの話であります。

あり方検討会では、滑川市や魚津市からこれを選択肢の1つとして検討していただきたいという話やあいの風とやま鉄道の話がなければ議論が進まないという話がございました。ただ県からは、あいの風とやま鉄道の乗り入れに関しては課題があると。費用や貨物の話などいろいろ私も聞

いているわけですけれども、いずれにしても課題があると思っております。ただ沿線自治体からそういった要望が出ていることも事実でありまして、私はそういったこともこれから検討していかなければいけないと思っておりますが、今の段階でどこまでお話しただけのかわかりませんが、もしこのあいの風とやま鉄道が乗り入れをした場合の費用感と、どういったところに課題があるのか。またどういったところに費用がかかるのか、そういったところを教えていただけたらと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 あいの風とやま鉄道の乗り入れに関するお話がございました。これまでも県議会で課題については御答弁申し上げておりますが、実際にあいの風とやま鉄道が富山地方鉄道に乗り入れを行う場合には多くの課題があると考えております。

まず、両鉄道につながる渡り線や信号などの施設整備に費用がかかると考えております。それから、乗り入れに際しましては、新たに整備する渡り線はあいの風とやま鉄道の上下線をまたぐこととなります。このため、複雑な信号操作が必要になるなど安全面での課題もございます。それから、あいの風とやま鉄道線は貨物列車との運行調整も必要でございまして、ダイヤ編成上の制約も考えられます。それから、あいの風とやま鉄道は運行区間を拡大することになり、車両や乗務員の拡充が必要になるということで、あいの風とやま鉄道の経営面への影響も考えられると。このとおりいろいろな課題があると考えております。

今ほど大門委員から御質問がありました、乗り入れに係る費用試算でございまして、昨年の11月29日の第2回本線分科会で示された中間報告におきまして、利用促進・利便性向上策のうち、将来的な取組としての車両乗り入れの概算費用を最終報告までに整理するとされているところでご

ざいまして、今まさにその最終報告の調整をしている段階でございます。

大門委員 分かりました。

その最終報告の中で、乗り入れが選択肢としてあり得るのか、あり得ないのかといった検討に入っていくと思っておりますが、となれば、今後の新しい協議会の中で検討材料の1つになると思っております。いいのかどうか教えていただけたらと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 本線分科会において沿線の3市町で行っている調査ですが、最終報告に向けて、乗り入れの費用——どこまで費用を盛り込めるか、あくまでも概算費用でございますが、そこは今詰めているところと聞いておりますが、いずれにしましても、来年度に、先ほども申し上げた新たな検討組織を立ち上げます。新たな検討組織においては学識経験者の御意見も伺いながら対応していくことになると思いますので、そこは新たな検討組織においてということでございます。

大門委員 分かりました。

取りあえず費用を見て、その中で乗り入れが可能なのかどうかということ、また沿線自治体の首長も含め皆さんで検討していくことになると思われました。

次に、広域的な観点でお伺いします。

鉄道は広域につながっておりまして、特に、宇奈月から立山アルペンルートまで1つにつながっているからこそ観光として意味があるということをよく言うわけでありまして。観光の際に一気通貫で目的地に行けるルートは、やはりインバウンドを含めた観光客にとっては非常に行きやすいルートの1つなのだろうと思っております。

また現在、滑川—新魚津区間の存廃をどうするかという議論がありますけれども、現段階では、その議論において

観光的な視点が抜けていると感じているところでもあります。

今後そういったことも検討材料の1つになると思うわけですが、もしこの滑川—新魚津区間が廃線となった場合、観光における経済損失はどれくらいの規模になるのか、高田課長にお伺いします。

高田観光振興室課長 今ほど委員からお話しいただきましたとおり、黒部宇奈月エリアと立山エリアは現在、富山地方鉄道で結ばれております。途中の寺田駅で乗り換えることで、両エリア間を移動ができるという状況でございます。また富山地方鉄道では、立山黒部アルペンルートの営業期間中の土日、祝日に宇奈月温泉駅発立山駅行きの乗換えなしの直通特急、これは片道での特急になりますけれども、こちらを1日1本運行されているところでございます。

富山地方鉄道に確認したところ、これらの利用者数の詳細、例えば、この特急を含めまして宇奈月温泉から立山まで乗られた方ですとか、その逆もあると思いますけれども、そういった利用者数の詳細は把握されていないということでもございました。ただ、仮に今お話がありました滑川—新魚津区間が廃止になりまして、富山地方鉄道のみで黒部宇奈月エリアと立山エリアの移動ができなくなるということになれば、それぞれの観光地をつなぐアクセスの選択肢が減るという点では、観光客にとって利便性の低下となるどころと考えております。

また、そのことが観光客の減少を招くとすれば、一定程度の経済損失が生じることも想定されるところでございます。

大門委員 そこについては調査がない、まだよく分からない部分だと思っております。

これだけインバウンド客が来ると鉄道が大事になります。鉄道が目的地につながっているか否かということは、観光

に対して大きなインパクトになると思っておりますが、そういった部分は、やはり市町村間では調査しきれない部分だと思います。どれだけの観光客がその路線を使っているのか、もしその路線がなくなった場合どうなるか。あいの風とやま鉄道や立山駅から富山に来て新幹線経由で宇奈月側へ行ってそこから上がるなど、いろいろルートがありますよね。そういった中で、この富山地方鉄道がつながっていることの優位性がどこまであるのか、ないのかということも、やはりこれから考えていくポイントの1つだと思いますので、検討課題として残していただきたいと思えます。

続きまして、先ほど谷村委員からも話がありましたが、高校生と地鉄の関係性についてお伺いしたいと思います。どちらかという富山地方鉄道は学生が使っているという印象であります。滑川市も滑川高校生と意見交換をしました。私も意外だったのですが、調査結果では市外から登校している子供たちの6割が富山地方鉄道を使っていると。確かに学校から富山地方鉄道の駅まで近いのですね。結構使っている印象を持ちました。

子供たちにとって、富山地方鉄道があるとないでは高校の選び方にすごく大きく影響すると思っております。聞くと、例えば滑川―新魚津区間がなくなると、上市から魚津高校に行きたいと思っている子にとって、そこが選択肢から外れます。その逆方向でも同じことがあると聞いています。乗換えをすれば行けないこともありませんが、子供たちの移動を考えると、やはり一気通貫で高校に行けるほうが、利便性が高いと感じる方が多いと思っております。

そういった意味でも、この滑川―新魚津区間がなくなった場合、どれだけの影響が出るとお考えか板屋課長にお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今ほど大門委員から高校生の富山地方鉄道利用の話がありました。

昨年11月の第2回本線分科会では、本線あり方調査の中間報告の説明がございまして、この中で、通学手段として、本線の必要性として上市以東の沿線4市町に存在する7つの高校に通う生徒への通学アンケートの結果が示されております。今ほど御紹介もありましたが、通学手段として富山地方鉄道を利用している高校生の割合ですが、全体で約3割、高校別に見ると、今ほど御紹介もあった上市高校、これが最も多く67%となっております。次いで滑川高校43%、魚津工業高校32%と続きまして、最も低い新川高校でも13%の生徒が富山地方鉄道を利用しているという調査結果が示されております。

仮にではございますが、この滑川—新魚津駅間が廃止となった場合、同区間をまたいだ通学、例えばですが、電鉄黒部駅から上市高校に通学する生徒にとりましては、新魚津駅であいの風とやま鉄道に乗り換えた上で、再度滑川駅で富山地方鉄道への乗換えが必要になります。この乗り継ぎを伴う移動は、乗換えしないで移動する場合に比べまして、当然、目的地への所要時間が伸びます。速達性が低下するということでございます。また、乗り継ぎ運賃の発生という金銭面の負担も生じることになるかと思っております。

したがいまして、この滑川—新魚津駅間が廃止となった場合、高校への通学手段としてこの利便性の面において、少なからず影響があると考えております。

大門委員 乗り継ぎが不便だと通学時間が長引き、通学面で子供たちの選択の幅が狭まる可能性が、私は大いにあると感じております。

これまで沿線自治体が調査をしていますが、そこまでの広域的な調査ができていない状況であります。自分たちの

エリア内、生活路線を考えた上での調査しかできないと。沿線自治体は来年度も調査をする方向だと聞いておりますがやはり限界がありますので、県も一緒になって、生活路線、観光路線、そして学校関係者の方々を網羅した調査を実施した上で、どうしていくのかを考えることが必要だと思っております。

新年度のことでも答弁しづらいということもあると思えますけれども、県と市が一緒になって調査を実施するべきだと思いますが、いかがでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げましたが、自由民主党のプロジェクトチームから申入れを頂いた際、自治体間の意見が異なる場合、1つの路線や区間にとどまらない事項、広域的な観点からということで、まさしく大門委員からありましたとおり、そういった広域的な観点から県が調整することが必要になるということを知事が申し上げているところでございます。

来年度でございしますが、これまでのあり方検討会に替わって知事が会長となる組織を立ち上げます。県が主体となって取り組むということでございます。

本線の話もございましたが、こちらにつきましては不二越・上滝線や立山線と異なりまして、さらに在り方の検討を行った上で方向性を出す必要があると考えておりまして、全体会議と同様に県がリードして事務局を担う体制を考えていることについても、その場で知事が申し上げているところでございます。

本線に係る具体の議論については、先ほどから申し上げているとおり、新たに加入いただく学識経験者の御意見も伺いながら、沿線自治体や交通事業者と共に新たな体制で検討してまいりたいと考えております。来年度の調査については、予算編成の過程の中で、今は考えている状況でござ

ざいます。

大門委員 ぜひ予算編成の中で考えていただきたいと思いますが、滑川市は今年の夏までに方向性を出したいということです。魚津市も同様に夏と聞いていますし、黒部は秋までと聞いています。そうしますと、調査を実施して方向性を出すまでの時間があまりないわけで、私は来年度末までは難しいと思っていますが、議論を深めた上で、方向性を決めていただけたらと思っています。

瀬川委員 私からは2問お願いします。

まずクレジットカードのタッチ決済機能への対応についてお聞きします。

先日、来る3月から首都圏の鉄道事業者11社がクレジットカードのタッチ決済の相互利用を始めることを発表しました。この流れは全国的に広がっていくとっております。

私は、2年前も当委員会でのこのことについて質問しました。当時は、城端線・氷見線について交通系ICカードの利用ができないのでまずそこを整備するということが合理性があると思うが、現在整備していない状況ということであれば、先回りではないが、先を見据えてクレジットカード利用を可とする方向に一足飛びでいく手もあるのではないかと、思って質問しました。

都内の交通事業者がクレジットカードタッチ決済を始めた理由は、大きく3つあると思っています。1つは海外利用者、海外からの観光客は交通系ICカードを持っていませんから利便性が高まります。もう1つは、交通系ICカードは日本独自の技術なので、クレジットタッチ決済よりも費用が高くなると想定されます。3つ目は、クレジットカード会社との連携も必要ですが、クレジットタッチ決済で公共交通機関を利用して、次にその地域での買物や宿泊決済にもクレジットカードを使うことで、利用者の行動把

握ができるということです。特に3つ目は富山県の観光の磨き上げにもつながる面もあると思っております。

城端線・氷見線については、今は交通系ICカード決済機能がないので、まずそこを整備すると。これは、多くの日本の利用者の利便性には確実につながると思えますけれども、城端線・氷見線でクレジットカードタッチ決済を導入しなかった理由を村田城端線・氷見線再構築推進課長にお聞きしたいと思えます。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 今、委員が言われたとおり、まずは交通系ICカードを導入するという形で今まで話を進めてきております。

鉄道におけるクレジットカードタッチ決済は、特に大都市圏を中心に現在導入が進んでおります。首都圏の鉄道では京王、東急、都営地下鉄などは既に導入済みだったわけですがけれども、来月からは特に私鉄5社、東京メトロも入るということで、既存の交通系ICカード利用にプラスという形で新たなサービスの利用が始まります。

また、当時関西万博を控えていた関西圏では、令和6年10月に近鉄、阪急、阪神、大阪メトロでクレジットカード決済のサービスがスタートしまして、現在15事業者の鉄道事業者が導入されているということでございます。

キャッシュレス決済の導入につきまして、県としましては令和6年2月の地域交通戦略の中で、運賃支払い時における利便性の向上、あるいは乗降の円滑化と定時性の向上などサービスレベル向上に対する投資と考えております。これについては交通系ICカードだけではなくて、クレジットカードによるタッチ決済のサービスを導入することは、交通系ICカードを持たない外国人旅行者の利便性向上など、地域公共交通の移動の環境の整備につながるものと考えております。

今お話がありました城端線・氷見線に導入した経緯でございますけれども、令和6年4月の第1回再構築会議でICカード対応方針について議論いたしました。その際に、まずは既に交通系ICカードに対応している鉄道として、あいの風とやま鉄道がありますので、そちらへの乗り継ぎや、城端線・氷見線の場合、利用者の多くがクレジットカードの所有にはハードルが高い18歳未満の高校生であるということもありまして、クレジットカードによるタッチ決済ではなく交通系ICカードを導入すると判断したものでございます。

瀬川委員 今御説明いただきましたが、クレジットカードタッチ決済は、関西から進み首都圏でもこれから進むと。今後、全国的にも広がっていくと思います。

富山県も海外からの観光客を増やしていこうと考えている中で、ほかの地域ではクレジットカード決済が使えるけれども富山県では使えないとなると、やはりクレジットカード決済サービスの導入の検討について話が出てくると思います。せっかくICカード決済をつけたのに、またすぐクレジットカード決済も導入しなければいけないといった話になると。このように少し懸念しております。

首都圏の例を見ていると、今ある交通系ICカードの機器に、クレジットカードが使えるよう、いろいろなものを付け足して設置されていくのだと感じます。そういう意味で、一旦3月に交通系ICカード決済の機能をつけて、追加の必要があったらこちらもつけるといった対応もあると思いますが、費用がどのくらいかかるかお聞きしたいと思います。

今の交通系ICカードにプラスアルファでクレジットカードタッチ決済機能をつける場合の1駅当たりの費用試算をしておられるのか、試算されているのであれば幾らなの

か村田課長にお聞きしたいと思います。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 クレジットカード決済の導入についてはこれまで同委員会でもいろいろ意見を頂きましたので、こちらでも交通系ＩＣカードに追加で導入した場合のコストや導入効果について、タッチ決済サービスを提供している事業者やキャッシュレス決済の状況に詳しいシンクタンクに聞き取りを行ってまいりました。

まずクレジットカードのタッチ決済は、既に交通系ＩＣカードを路線として導入しているものの、交通系ＩＣカードを持たない外国人旅行者の利便性向上のために導入している事例、あるいは交通系ＩＣカードよりも安価と言われているキャッシュレスサービスが導入できるとして、代わりに導入している事例があるとお聞きしております。

次にメリット・デメリットについてお聞きしますと、クレジットカードタッチ決済の場合、事前チャージが不要であり、上限運賃を設定した乗り放題サービスが提供できたりするというメリットがございます。一方で、クレジットカードなので利用できる年齢に制限があります。さらに定期機能は今のところありません。あと交通系ＩＣカードの導入有無にかかわらず、別に読み取り機やシステムの構築、管理が必要となりますほか、今の城端線・氷見線と同様ですけれども、乗り継ぎ利用のための他路線との調整が必要となるといった課題もございます。

設置費でございますけれども、路線によって実際の設置環境や納入規模が異なります。都市部と違って、城端線・氷見線は豪雪地帯で屋外ということもありますので、正確な試算は難しいということです。ただ、他の導入事例や企業へのヒアリングを踏まえると、交通系ＩＣカードの導入費用——会議で４．６億円と示しておりますけれども、それを上回ることはないだろうと考えております。

あと、委員からもありましたように、追加設置については、過去の再構築会議においてJRからは手戻り費用はないと考えていると確認しております。

委員御指摘のとおり、クレジットカードのタッチ決済は今後広がるものと考えておりますので、引き続き注視するとともに研究は進めてまいりたいと思います。

瀬川委員 観光客の動向などにもよるとは思いますが、交通系ICカードを設置していただき非常にありがたいと思っています。ただ、これで終わりではなくて、費用の検討などもされながら、利便性が上がるということであればぜひ導入を検討してほしいと思いますので、引き続きよろしくお願ひします。

藤井委員 このような演台に立つと、大きな声を出してしまいそうな時期でございますけれども、質問ということでおとなしくいきたいと思います。

まず、地域公共交通の価値指標というところからスタートしていきたいと思います。

先ほど来答弁もいただいておりますが、1月27日に、私が事務局長を務めさせていただいております自民党会派の公共交通プロジェクトチームから新田知事に申入れをさせていただいたところでもあります。その中で、県民のウェルビーイング向上のための投資、参画をしていくのが地域公共交通戦略なのだと、宇都宮教授の勉強会も開催しながら、改めて我々プロジェクトチームとしても理解を深めたところではあります。

富山県でも令和5年から県独自でウェルビーイング指標を測定しており、地域交通だけではなく、今後の施策にもウェルビーイング指標を活かしながら、部局横断的にやっいていこうという意欲的な取組をなされていると思っています。

その成果がどのように発揮されていくのかというところは我々県議会も注視しているところですが、地域公共交通戦略においては、この指標がこれまでどのように活用されてきたのか、まずは黒崎交通戦略企画課長にお伺いしたいと思います。

黒崎交通戦略企画課長 地域交通戦略は生活の質、QOLの向上を重視するなど、欧州の持続可能な都市モビリティ計画——SUMPとっておりますけれども、その考えを参考に策定して、基本的な方針、考え方として、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指すとすることにしております。

御質問いただきましたウェルビーイング指標の活用についてですが、公共交通は高校生などの学生が大変多く利用されております。ですので、様々なウェルビーイング指標がありますけれども、特に10代から20代の学生のつながりですとか、安心、心の余裕、生きがい、希望、そうした指標に着目して、毎年確認しながら施策を進めているところでございます。

藤井委員 10代が利用者としてかなり大きいということで、今のような形で活用するというのも有益であるとは思いますが、もっと公共交通に対して県民の理解を深める必要があると思います。公共交通に何百億円の投資をしたとして、それで我々のウェルビーイングが上がるのであれば投資の価値がある、さらに言えば、税金投入の意味があるといった理解が深まると思うのですが、今のところ、どうしてもある民間企業の赤字の補填でしかないと見えてしまえば、それは投資判断として本当に的確なのかといった話になってしまうと思うのです。

なので、県民の理解をより深めるためには、県民の皆さん方の生活の質や価値が上がっていきますよということ

物差しとして示せるような新たな価値基準が必要ではないかと思っています。

本来であれば、こんな価値基準でやったらどうですかというところまで踏み込んで提案したかったのですが、現在やんごとなき理由で忙しくて、なかなかそこまで深掘りできなかつたもので。2月議会においては提案もしていきたいと思っているのですが、現在、県としてそういったウェルビーイング指標以外の新たな価値基準——価値の物差しのようなものを導入しようとしているのかどうかを黒崎交通戦略企画課長にお伺いしたいと思います。

黒崎交通戦略企画課長 冒頭でも御説明しましたとおり、戦略におきましては目標を3つ掲げております。まずは、県民1人当たりの地域交通利用回数、そしてガソリン車の台数の削減という客観的な数値目標に加えまして、地域交通への満足度という主観的な指標も設定しております。

地域交通への満足度につきましては、より多角的に評価を行う趣旨から3つに分けて把握をしております。1つ目ですけれども、公共交通を利用して便利で使いやすい、安全快適に移動できると感じたかどうかということ、また自分の住む地域や人との関わり合いができた、暮らしの中で生きがいを持てたかどうかといったこと、さらには、お得意に出かけることができた、健康や環境などにいいことができたかどうかという3つの主観的な指標を毎年、県政世論調査で確認しております。これらについては、戦略では県民のウェルビーイングの向上に向けて、地域交通への満足度を高めるということを目指しておりますので、それをはかる主観的な指標として考えております。したがって、さらなる指標の検討までは予定していないところでございます。

戦略の計画期間中につきましては、まずはこの3つの目

標をしっかりと継続的に把握、分析しまして、引き続き目標の達成に向けて戦略の施策を着実に実行してまいりたいと考えております。

藤井委員 今の話につながっていくのですが、次の問いにいきます。

大門委員もよく質問されていますが、鉄軌道のインフラ管理についてです。

富山地方鉄道には大きな橋梁がありますが、その橋の老朽化が進んでいく中で、仮に架け替えすると幾らになるかの試算を滑川市が出されているところではあります。金額だけ聞いてしまうと橋の架け替えなんかできないわけがないと思ったりもするのですが、一方で、道路の改修予算や土砂災害防止のための投資は、定期的に毎年のインフラ管理ということで土木部中心に予算配分しています。

そういう意味で言うと、県の鉄道インフラ投資というものを考えたときに、私は現時点で2つの視点があると思っています。鉄道橋梁や鉄道インフラに対して、道路と同様に県民の共有財産として投資をしていくという判断軸と、もう1つは、鉄道事業者が経営する範囲の中での投資参画ではあるものの、あくまで経営の持続性を主体としながらサポートしていくという判断、もうちょっと言えば国の再構築事業の実施期間である10年を1つの目安としてインフラの投資判断を考えていくという視点、これは結構大きな違いがあると思います。例えば、現行の制度で鉄道のインフラ投資を道路と同じように考えるといったことができるのかどうか、あるいは何かしら制度の見直しが必要なのかどうかについて板屋広域交通・新幹線政策課長にお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 県の地域交通戦略では、地域交通サービスは地域の活力、魅力に直結する公共サービ

スと位置づけております。先月20日に開催された、藤井委員が事務局長を務められております自由民主党の第2期持続可能な公共交通の在り方を考えるプロジェクトチームの勉強会が開催されておりました、私も傍聴させていただきました。

その中で講師を務められた富山県の鉄軌道サービス部長である宇都宮関西大学教授は、鉄道インフラについては、道路などと同様に公共サービスを提供するための社会インフラということで発想を切り替えていく必要があると発言されておりました。また、橋梁等の社会インフラについては、この10年でどうするかではなく、長い目で見て維持管理、更新をしていかなければならない。このため、10年間の再構築事業とは切り離れた上で考えるべきとも述べられております。さらに宇都宮教授からは、運輸総合研究所の提言においても社会インフラであると明記しており、具体化していく方向に進んでほしいと発言されているところでございます。

来年度立ち上げる予定の新たな検討組織には、宇都宮教授に学識経験者として加入いただくことを検討しております。鉄道インフラ投資に対する考え方の整理や制度の見直しの必要性については、宇都宮教授の御意見を伺いながら考えてまいりたいと思います。

藤井委員 制度の見直し等はやはり必要だと、私は今理解しましたけれどもそれでよろしいですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 例えば、国土交通省では、老朽化が認められる橋梁・トンネルなどの土木構造物の長寿命化に資する補強改良に対する補助制度がございます。具体的には鉄道施設総合安全対策事業費補助金でございますが、こちらについては老朽化対策でありまして、架け替えの適用はできないとの認識でございます。

藤井委員 私もそれについて勉強していきたいと思います。

3つ目の質問です。先ほど来、谷村委員や大門委員からも高校生の公共交通利用——特に鉄軌道に関しての話がございました。私も、地域公共交通にとって、高校生は本当に重要な顧客であると思っています。

県議会の主権者教育授業で、100億円があって富山県をよくするためにはどうすればいいかといった話を高校生とすると、鉄道の便数をもっと増やしてほしい、バスの利便性を高めてほしいといった公共交通についての話題が必ず出るわけでありまして。高校生の意見をぜひ取り入れて、サービスの質向上につなげていただきたいというのは昨年12月の一般質問でも田中交通政策局長にお話をさせていただいたところでした。

今日は、鉄道の利用増、そして若者人口の社会減の抑制にもつながるのではないかと考えまして、ぜひ提案させていただきたいことがあります。

これも宇都宮先生の勉強会でも出てきた話ではありますが、例えば高校生向けの通学用の定額乗り放題サブスクみたいなことを導入してみたり、あとは沿線の商業施設の利用特典をセットにしたデジタルパスなどを高校生にターゲットを絞って実施すると。利便性向上によって、鉄道を使っていない人に新規で使わせるということも大事ですが、今使っている人にさらに使ってもらおうと。マーケティング的にも新規顧客よりも既存顧客のリピートを増やすほうが、圧倒的に効率がいいと、論理的に証明されているところでもありますから、高校生の利用を進めるために、こういった新たな鉄道サービスの価値向上のための取組を来年度、再来年度、社会実験的に行ってみてはどうかと提案いたしますがいかがでしょうか。

黒崎交通戦略企画課長 地域交通戦略会議やその部会におき

ましては、これまでもふだんから公共交通を利用する機会の多い高校生の声を聞きながら、利便性の向上に取り組むことが重要であるといった御意見も頂いております。また、今ほど藤井委員からまさに御紹介いただいたとおり、ふだんから公共交通を利用している人の利便性を最優先に考えることが、利用する機会が少ない人の利便性向上にもつながるということにも着目してはどうかといった御意見も頂いているところでございます。

県では、これまでも戦略の考え方やその取組につきまして、出前県庁などの場で高校生、大学生にも周知を図ってきております。それに加えまして、今年度は戦略会議の御意見も踏まえまして、教育委員会が実施しております高校が探究活動を行う際に、企業や事業者が協力して一緒に支援をしながら事業を進めていくとやま探求学習サポーターという制度がございますけれども、こちらに交通戦略企画課も登録したところでございます。

早速今年度、富山高校と呉羽高校の生徒が半年から1年かけて地域交通をテーマに探究活動を行って来ております。我々職員が各校に出向きまして、授業で地域交通をテーマに地域交通戦略の投資参画の取組や、担い手確保の課題などについて講義を行いましたほか、中間発表会では公共交通の課題、提案につきまして助言、意見交換も行ってきたところでございます。ちょうど昨日、富山高校の2年生の最終発表会が行われまして、全部で48のテーマがありましたが、そのうちの3つが公共交通に関するテーマでございまして、そちらの発表でポスターセッションが行われたところでございます。

今ほど御紹介いただきました通学サブスクなどの新しいサービスの創出の可能性につきましては、戦略においても検討、研究することにしております。

ふだん公共交通機関を利用する機会の多い高校生から、こちらではなかなか思いつかないようなアイデアや提案が出てくることも期待しておりますけれども、そうしたアイデアを把握しまして、日常生活に寄り添ったサービスの提供につながりますよう交通事業者と情報を共有し、また、地域交通戦略会議の委員の御意見もお聞きしながら、公共交通の利便性の向上等に反映されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

藤井委員 高校生はこれからの富山を担う宝でありますから、我々も高校生のアイデアを存分に生かしていきたいと思っておりますので、また引き続きよろしくお願いいたします。最後の質問になります。

今回、この特別委員会では主に鉄道とバスの話題が中心でありまして、この後の質問予定を見てみても、あまり空港関連の質問はなさそうであります。

今回の富山空港の運営事業者に日本共創プラットフォームのコンソーシアムが選ばれました。株式会社富山エアポートの設立に向けて、航空政策を所管する皆様方が本当に尽力され、素晴らしい成果を上げられたと思っております。

私は岡田信一郎社長と過去にお話ししたことがありますけれども、富山のポテンシャルをもっと生かせるアイデアが岡田さんの中にたくさんあるのだろうと感じておりまして、空港を中心とした形で、富山県の公共交通政策もそうですし、もしかしたら地域経済の考え方そのものを変えられるぐらいのインパクトを持ったアイデアがここから生み出されるのではないかとといった期待感を非常に持っています。

そういった期待感はありますが、一方であくまで航空戦略の枠組みの中でしか発揮できないとなってしまうと、日本共創プラットフォームの持っている本当のノウハウであ

ったり、せっかく民間事業者とコンソーシアムを組んでコンセッション方式にしたのに結局今までのスキームとほとんど変わらない、富山は結局こういったスキームの中でしかやれないのか、それなら撤退しようとなってしまうのは困るとも思っているわけであります。

これから先は、県としても最先端の経営を学ぶチャンスであり、もしくは彼らと一緒に富山県の交通政策及びまちづくりをもう一步前に進めるための大きなチャンスであると思っています。

私は昨年9月議会でも、こういった取組に対して県庁内でも横断的、積極的に関与していただきたいと申し上げました。その後、富山エアポートの設立などもありまして状況が進捗しているものと思えますけれども、現在、県として、どのような体制でその相乗効果を最大限発揮するため取り組んでおられるのかお伺いしたいと思えます。

山崎航空政策課長 富山空港への混合型コンセッション導入につきましては、昨年10月に運営事業者との間で実施契約を締結しまして、昨年12月から新たな体制によります空港ターミナルビルの運営が開始されております。

現在の体制、状況ですけれども、県としましては、まずはあと2か月足らずとなっておりますけれども、来る4月1日にこの運営事業者による安全安心な滑走路等の空港運営を開始することが最優先と認識しております。現在のところ、我々航空政策課や県空港管理事務所と運営事業者が緊密に連携しまして、空港運営に必要な規程類の作成や国土交通省航空局など関係機関との協議など、必要な業務引継ぎに鋭意取り組んでいるところでございます。

一方で、4月の事業開始後は、こうした安全安心な空港運営はもちろんのこと、事業者選定のポイントにもなりました富山県の来訪需要の創出や旅行商品の開発などの新し

いアプローチ、空港へのDXの推進などの取組について、運営事業者と県が緊密、十分に連携の上、積極的に展開していくといった段階に入っていくものと認識しております。

委員からも御紹介がありましたが、今回設立された富山エアポートは日本共創プラットフォームが主要な出資者として運営に関わっております。御案内のとおり、同社のグループ会社による他県での地域活性化の好事例もあります。そうした好事例のノウハウや、同社の経営に関する豊富な知見というものに触れる好機になることも期待できると我々も認識しております。このため、我々航空政策課を起点としまして、庁内関係部署を横断的に連携する体制を構築し、空港運営にとどまらず、様々な分野で官民連携による相乗効果が発揮され、このコンセッションの導入の目的でもあります空港及び地域経済の活性化につながるよう取り組んでまいります。

藤井委員 空港を拠点として考えるのであれば、当然バスで移動し、その運営もあるので、そういったことでいくと、富山地方鉄道も含めた富山県内のバス事業者との連携をかなり深めていかなければいけないと思いますが、間には恐らく県に入っていただくことになると思いますけれども、うまい調整をぜひ期待したいと思っております。

川上委員 私からは2問お願いします。

鉄軌道をはじめ、空路の話も出てきましたけれども、公共交通については今いろいろ考えて、大きく見直しをする時期に来ていると思えますし、そうしていくことが富山県にとって本当に大切だと思えます。

どちらかという富山県では、鉄道は鉄道、飛行機は飛行機、観光は観光と、それぞれの分野での議論はあったにしろ、これらがどうつながるかや効果的に事業の目的を達成するにはそれらをどうすればいいかといった部分の検討

が民間任せになっていたところもあったのではないかという
ことを改めて感じております。

いろいろなところに書かれておりますが、県内15市町村
に鉄軌道が通っているのが富山県の魅力である中で、鉄軌
道をどう生かすかといったことについて、ようやく俎上に
のせて議論することができるようになったと言っているの
ではないかと思うのです。特に今回、地域交通の問題がい
ろいろな形で報道されたことで、住民、県民に対してそう
した課題を投げかけたという意味においては、本当に意義
のあったことだと思っています。

そこでまず、地域内のモビリティサービスの確保につい
てです。

交通戦略の中では枝や葉となるバス、タクシーなどの地
域内のモビリティサービスが、幹となる鉄軌道を補完する
と位置づけられているわけでありますけれども、果たして
そのモビリティサービスの確保がどうなされているのか。
また、それらが鉄軌道の枝や葉のような意識を持ったもの
にちゃんとなっているのかということについて、私は幾つ
かの事例を見ながら甚だ疑問に思うところがあるわけであ
りますが、本県の取組状況について伺いたいと思います。

黒崎交通戦略企画課長 地域交通戦略におきましては、地域
内のモビリティサービスに対する投資を施策の1つに位置
づけまして、地域主体の新たなサービスの立ち上げなどの
取組を進めることとしております。県では、この施策の実
現に向けまして昨年度、地域共創型移動サービス推進事業
という事業を創設いたしました。生活圏内の身近な移動の
足を確保するために、今年度は4市町におきまして、地域
の関係者の連携、協働による持続可能な移動サービスの導
入に向けた実証運行を支援しております。また、国の支援
制度も活用しまして、A I デマンド交通などの新たなサー

ビスの実証運行などの取組が魚津市、氷見市などにおいて進められております。

このほかにも、小学校の統合が進みます上市町では小学生の通学の足を確保するという事で、登下校時に町営バスをスクールバスとしても利用できるように、登下校時間に配慮したダイヤの設定をしているほか、停留所の新設などの取組を進めているところでございます。

また、黒部市におきましても、高齢化の進展によります介護施設への送迎が課題となる中で、一般社団法人のS M A R Tふくしラボというところが中心になりまして、利用者宅を巡回送迎する職員の業務負担を減らすということで、利用者の自立支援と、あと鉄道の利用を促すために、鉄道とバスの送迎を組み合わせる実証実験も進められているところでございます。

また、鉄道との接続ということでございますけれども、砺波市にチョイソコとなみというものがありますし、砺波市の市営バスにつきましてもダイヤと路線の見直しを行いまして、城端線との接続にも配慮されておられるとのことでございます。

こうした黒部市の取組ですとか砺波市の取組につきましては、これまでも戦略会議の部会で発表して、共有を図っております。引き続きこういった前向きな取組につきましては関係者に広く展開しまして、地域のニーズに応じたモビリティサービスの確保に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

川上委員 今おっしゃられた様々な取組が、実証実験を含めて各地で取り組まれているのは私も見ています。ただはっきり言うと、実証実験については、どの時点でどう結果を捉えて次のステップにつなげるのかといった課題があるなということ強く感じています。

利用者側のニーズは目的地に行きたいということになりますよね。そうすると、巡回型のバスだとどうしても自分のニーズがかなわないということで利用者が増えてこない。これが現実です。だけどそんなことを言っていると、何も対応できないということになってしまいますので、現在、モビリティサービスについては各市町村もしくは各駅単位で回るような形で運行していますが、これを例えば市町村をまたぐといったような形にできないものでしょうか。そういったことをやるには何か課題があるのでしょうか。

黒崎交通戦略企画課長 御指摘ありましたように、現在、地域のコミュニティバスのモビリティサービスは市町村単位で行われておりますが、市町村をまたぐ移動に対して何か制約があるかということ、特に制約はありません。実際に魚津市や朝日町から黒部宇奈月温泉まで運行しているバスもあります。そういった取組は行われておりますが、車両や運転士の確保が難しく課題となってきました。市町村が連携した取組に対して、国としても支援していくという方向で聞いておりますので、そういった状況もまた共有して進めてまいりたいと思っております。

川上委員 モビリティサービスといわゆる鉄軌道も含めた枝と葉との関係をどうやってうまくつくっていくのかというのは本当に難しいことだと思います。言うのは簡単ですが、なかなかできないものだと思います。

そこで、今度は幹の話に移りたいと思います。

富山地方鉄道についてです。

先ほど来大分議論されてきたところではありますが、沿線それぞれの地域別の議論も必要だけれども、やはり全体の最適化を目指すには県が主体となるべきだと、これは宇都宮教授のお話を聞きながら我々もそうだなと思っていたところに、1月27日の我々の要望に対する知事の発言があっ

たというところですか。これまでもそういったことを述べてきたこともありまして、一歩大きく前進したという思いを持っているところでもあります。

令和8年度の本線部会については、取りあえず一定の方向性をつくって取り組んでいくということになりました。この後に目指すところとして、まずは再構築事業化への取組ということになっていくとは思いますが、そのスケジュール感はどうなるのでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 来年度、県が主体となる新たな検討組織の中で取り組むということで、方向性が定まっていない本線についても県がリードするということは先ほど申し上げたとおりでございます。

学識経験者として、宇都宮教授にも加入いただくことを検討しているということも申し上げました。この検討組織は来年度立ち上げるということでもございまして、細かなスケジュールも含めまして、その検討組織で議論していくということで、現段階ではお答えすることはできません。

川上委員 もう一点お聞きしますが、現在、沿線市町で実施しておられる調査の最終報告が、今月末か来月なのか分かりませんが、出てくると聞いております。それらの扱いはどうなっていくのでしょうか。新しい組織に切り替わるとのことです、その点伺いたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 本線分科会において、最終報告を年度内に出されるということで現在調整されているところでもございます。この最終報告をどのように扱うかということかと思いますが、調査結果もまだ出ていないところでもございますので、それは調査結果を見て、宇都宮教授にも御相談しながら、新たな組織の中で検討していくことになるのかなと思います。

川上委員 先ほど来様々な議論がなされているわけでありま

して、あまり申し上げることはないのですが、ただ鉄軌道に関する住民意識は非常に変わってきているということを感じています。半年くらい前までは、「地鉄に何を言わせているのか。」といった話がよく私たちに投げかけられたのですが、今はそうではなくて「大事なものだから、何とか残すためにどうすればいいのか。」「利用しましょう。」となってきました。利用促進のため具体的にイベントを開催するところもいくつか増えてきているというのはやはり非常によいことだと私も思っているところなので、その流れをぜひ汲みながら、この後の再構築に向けた話を進めていただくことをお願いして終わります。

彼岡委員長 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〕

彼岡委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑・質問はありませんか。

永森委員 私からは、あいの風とやま鉄道、特に新駅の設置について質問させていただきたいと思っています。

委員会冒頭の報告にもありましたが、令和7年12月17日の県地域交通戦略会議の意見交換の中で、最初に、富山県には相応の人口集積があり、公共交通を利用する潜在需要は十分にある、利用していない、したくてもできない人の掘り起こしが重要ということで意見が付されておりました。最初にこう書いてありましたので、非常に重要なものだと受け止めておられるのだと思っています。

新しい需要を掘り起こしていくという意味において、新しい駅をつくるということは非常に有効なことではないかと思っています。

並行在来線として誕生したあいの風とやま鉄道において、新駅の設置の議論はちょうど私たちが初当選した平成23年

頃に非常に活発に行われていたと記憶いたしております。そのような中で、2018年3月には高岡やぶなみ駅、2022年3月には新富山口駅と2つの新駅が設置されております。どこに新駅を設置するかということを経験の中で、並行在来線新駅設置可能性調査というものが行われております。その際に、収支等々についてもいろいろと分析がなされているわけでありましてけれども、それらと比較して、その設置効果をどのように評価しているのか板屋課長にお尋ねいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 あいの風とやま鉄道の高岡やぶなみ駅と新富山口駅に関しまして、平成23年度に実施した新駅の設置可能性調査では、乗車人員の見通しや収支予測等の試算を行っております。試算では、一定の新駅周辺の開発を行った場合ということで、平成37年——置き換えますと令和7年の高岡やぶなみ駅の乗車人員純増分としては1日当たり615人、収支予測としては年間で952万2,000円ということで試算されております。新富山口駅の乗車人員は、これも純増分でございますが1日当たり998人、収支予測は年間1,772万9,000円ということで、こちらに関しまして、駅整備費は行政負担、駅管理費は業務委託方式を前提として試算しているものでございます。

一方で、直近の実績でございますが、令和6年度では、乗車人員は、高岡やぶなみ駅は1日当たり560人、新富山口駅は470人となっております。高岡やぶなみ駅に関しましては、一定の駅周辺開発を前提とした試算値よりは少ないものの、開発後、これは平成30年でございますが、1日当たり307人だったということから、おおむね順調に伸びているものと考えております。また、新富山口駅の試算も一定の駅周辺整備を行った場合の推計値でございますが、実際に完成したのが令和4年度ということで、そこから換

算するというごこともございますし、現在も駅周辺開発が進行中ということで単純比較はできないものと考えておりますが、例えば令和4年度の乗車人員が1日当たり243人だったということ言えば、こちらも順調に推移していると考えておりました、宅地整備などの進捗に合わせまして、今後も増加が見込めるものと認識しております。

なお、両駅とも隣接する西高岡駅や東富山駅の乗車人員が減少していないということもありまして、この新駅の乗車人員はおおむね純増しているのではないかと考えております。

あと収支については、現在、駅ごとの収支に関するデータの作成をしていないので、比較することはなかなか難しいのですが、今ほど申し上げたとおり新駅の乗車人員はおおむね純増したと思われること、また年々増加しているということもございまして、収入面でも一定程度寄与しているのではないかと考えております。

永森委員 基本的には効果が出ているという御答弁だったと思っております。

先ほど申し上げました並行在来線新駅設置可能性調査は、当時7つの駅について、駅間距離が5キロ以上のところについて調査をされたと思っております。

現在、呉羽駅と小杉駅の間に新しい駅をつくってはどうかという要望書が富山市内の学校法人や富山市の地元住民でつくる同盟会から出されております。なぜ富山市のことを私が質問しているのかと言われるかもしれませんが、射水市も隣接しているエリアでありまして、特に射水市の旧下村地域や新湊の東部地域が非常に近く、最寄り駅になってくるとということからすると、両市の住民にとって非常に重要なことでもありますし、学校法人からは、富山短期大学や富山国際大学付属高校も近くにあるという中で要

望が出されているわけであります。

先ほど収支見通しの予測ということがありましたけれども、当時、新駅設置に当たっては安全性の確保の観点から無人駅ではいけないということで、有人駅を前提にして収支の見通しが立てられています。ただ現実には今、無人駅として運営がなされておりました、無人駅を前提とした収支がどうなっていくのかという観点が当時は議論されていないということになるかと思えます。

そんなことも含めて、改めて、これはあいの風とやま鉄道だけではなく、もしかしたら城端線・氷見線もあるかもしれないけれども、幾つか適地を選びながら新たな新駅設置可能性調査を行うという考えはないのかということをお伺いしたいと思えます。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今ほど永森委員から御紹介ありました呉羽駅と小杉駅間の新駅の設置に関しましては、昨年12月15日でございますが、新駅願海寺期成同盟会及び学校法人富山国際学園から要望がありまして、その要望の際には駅構造の検討や学校のアンケート調査結果をお示しただくなど、新駅設置に関しましては期待が大きいということは認識しているところでございます。

県地域交通戦略では、駅を中心としたまちづくりや駅の交通結節機能の強化を施策の1つに位置づけております。具体的な取組としては、市町村が策定するまちづくり計画に地域の拠点として位置づけられた駅や改札口の整備など、駅を中心とするまちづくりや交通結節機能の強化のための地域の取組を推進することにしております。

一方で、願海寺区域につきましては市街化調整区域のため開発行為が制限されていることから、新駅の駅前広場やアクセス道路などの周辺開発を行う場合は、まず市街化区域に編入する必要がございます。また、鉄道経営の観点

から考えますと、新駅設置に伴う収支への影響というものも考慮する必要がございます、例えば、呉羽駅—小杉駅間の場合はバスとの競合も予想されるところでございます。一方で、近年の物価高騰や人件費の上昇にも留意する必要がありますと考えております。

このため、新駅設置の検討に当たりましては、この設置可能性調査の前に鉄道経営の観点と併せまして、まずは沿線自治体においてまちづくりの中に駅を位置づけ、パークアンドライド駐車場の整備、駅へのアクセス改善や交通結節機能の強化など、いわゆる駅を中心としたまちづくりの検討を進めていただくことが大切ではないかと考えております。

永森委員 今ほどの内容は従来からそういうものだと思っております。

ただ、まちをつくったとしても鉄道経営が成り立たないと言われたら駅は当然できないわけです。今の場合、例えば富山市と射水市が連携して何かを考えていこうと思ったとしても、鉄道経営の観点がどうしても出てくるということになるので、そうすると結局、どこから手をつけていくのかというところがなかなか難しく進んでいかないというのが現状であります。

前回2つの新駅を設置することができたのは、県が主導しながら新駅に関する調査をしたからこそだと思っております。

そしてもう1つ、バスとの競合ということもおっしゃられました。ただ、これもさっきから何度もお名前を出している宇都宮先生に言わせると、バスがあるから鉄道や駅は要らないということではなくて、どっちもあるということが子供たちを含めた利用者にとってのウェルビーイングにつながると。こっちがあるからこっちは要らないということ

ではなくて、両方を選択できるようにしていくことが利用者目線に立つと大切なことだと思います。

それと収支とおっしゃられるわけですが、そこも、いわゆる公共サービスとして駅というものを整備していくことの意味合いが重要な観点でありまして、駅がないということであれば、新しくつくった地域交通戦略の精神は今の御答弁の中にしっかり反映されているのかと思うわけがあります。ですので、新しい地域交通戦略をつくって、公共サービスとしてしっかり位置づけして、そして利用者のウェルビーイングを上げていくという観点に立つときには、収支に対してももう少し違った考え方をしていくことが重要だと思います。見直すべきものは見直しをしていかないと、公共交通の位置づけはこれまでと同じで変わらないということになってしまわないかということ懸念しておりますので、そういうことをぜひ考えていただきながら取り組んでいただきたいと思います。

また、駅をつくる場合はまちづくりと一体だとおっしゃられますけれども、既に周辺は結構まちが形成されています。ただ駅をつくるエリア周辺が田んぼであるだけなのです。周辺は既に都市形成されているわけなので、駅の周りに必ずしもまちをつくる必要はなくて、当然、道路整備は必要ですが、駅と駐車場があればいいということだと思いますので、もう少しこのあたり、一步前へといいたまいませんか、積極的に検討していただきたいということを申し上げます。板屋課長はこの後もたくさん出番がありますので答弁は結構でございますが、よろしくお願ひしたいと思います。

それで今の話と関連しますが、前回の新駅設置可能性調査の結果を手元に持っておりまして見ていると、今おっしゃったとおりの話なのです。

駅をつくるとなると必ず市町村のまちづくりとセットですということをおっしゃられる。セットだけれども、その駅の周りの土地の状況はどうかと言われたら、7つの駅の結果が出ていますけれども、ほとんどが農振除外と地区計画が必要だとか、市街化調整区域だから市街化区域にしなければいけないという話が全ての箇所に出てくるわけです。県の皆さんは、駅周辺のまちづくりとセットです、市町村が主体的にまちづくりをしてくれたら、それと公共交通政策を併せてやっていきますよということをおっしゃるのですけれども、現実には市町村が自らの裁量で何かまちづくりができるかという、現行ルールではできないというのが実情だと思っています。先ほどプロジェクトチームの提言の話もありましたけれども、我々も公共交通とまちづくりというのはセットですよと言っていますが、現実にはなかなかうまくいっていないのだろうと思っています。

このように地域交通戦略ができてきている中において、都市計画サイドはそうした地域交通戦略をどのように受け止めながら今後施策を展開していくのかということは非常に重要なことだと思います。市街化調整区域だからできませんと言っているだけではなくて、こんな方法もありますよといったように、もう少し市町村に対して前向きに対応していただかないと、結局土地規制の問題があるので新しい駅周辺の活性化につながっていかないということがあるのではないかと考えているわけであります。

そういうことも含めまして、今後どう取り組んでいかれるのか澤都市計画課長にお尋ねいたします。

澤都市計画課長 県の地域交通戦略では、目指すべき姿の1つとして、結節点となる駅の機能強化を考えております。その実現には、委員おっしゃられたとおり市町村が進めるまちづくりとの連携が重要でございます。

一方で、市街化調整区域におきまして、新駅及びその周辺の面的整備を伴うまちづくりを計画する場合には、都市計画法や農地法に基づく市街化区域への編入ですとか農地転用手続といったものが必要となつてまいります。

県では、これまでも市町村と連携しましてこうしたものに取り組んできております。例えば、新駅であります高岡やぶなみ駅周辺では、宅地開発誘導、都市計画道路の新設などを進めてまいりました。その際には、県と市の都市計画部局が協力しまして、関係機関——具体的には国ですけれども、そこと調整を行いまして、市街化区域編入でございますとか土地区画整理事業といったものに対応してきております。

地域交通の充実とまちづくりをスピーディーに行うためには、鉄道事業者はもとより県、市町村の連携が重要でございます。引き続き土木部でも県地域交通戦略会議及び鉄軌道サービス部会等に参加しまして、交通部局と連携するとともに、構想レベルなどの早い段階から情報を市町村と共有しまして、適切な時期に助言を行うなど、都市計画の観点から市町村のまちづくりを支援してまいりたいと考えております。

永森委員 今答弁されたとおり、しっかり市町村に寄り添って相談に乗ってあげていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

山本委員 私からは、城端線と氷見線について質問させていただきます。

冒頭にも、昨年11月末に第5回城端線・氷見線再構築会議が開かれたということで説明があったところでございます。枕木の交換などは夜間工事で実施したというお話もございました。城端線・氷見線の事業再構築実施計画に沿って一步一步進めようとしている、また進んでいることを

ひしひしと実感するわけでございます。

先ほど瀬川委員からクレジットカードタッチ決済の話もありましたけれども、来月14日からは、城端線・氷見線全線の全19駅でI C O C Aなど交通系I Cカードサービスの利用が可能になるということです。モバイルも使えるようになりますし、I R いしかわ鉄道やJ R 七尾線ともシステムの相互利用ができるということでございます。また、導入される新型車両のデザインも発表されまして、今はイオンモール高岡で模型が展示されているなど、こういったものがP Rも兼ねながら着々と進んでいるという感じがいたします。

2029年にあいの風とやま鉄道へ経営が移管されるわけですから。新型車両の導入、高岡駅での両線の直通化などが実施されていく計画でありまして、2024年から10年間の再構築計画が始動し始めてきているところでございます。新型車両の導入については、5年かけて34両入れるということで合意がなされているものでございます。来年度から3年間かけましてJ R 西日本が施設工事等を実施することになっているということで、先ほどの報告では、令和8年度から計画を定めて進めたいということでございますので、課題もたくさんあるかと思いますが、しっかり前を見て進めていただきたいと思っております。

そこで、何年にどうなって、何年にどうなるといった移管に向けてのスケジュールをざっくりで結構ですので、改めて問うておきたいと思っております。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 城端線・氷見線のあいの風とやま鉄道への事業主体の変更に向けては、現在、県民の利便性・快適性の向上を最優先ということで、沿線市、J R 西日本、あいの風とやま鉄道と連携いたしまして、鉄道施設の整備について取り組んでいるところでございます。

具体的には、昨年5月に新型車両のデザインが決定し、設計を進めておりますほか、今年3月には、今御紹介ありましたように交通系ICカードのサービスも開始する予定でございます。あわせて、既存施設の改良についても順次進めております。

一方で、あいの風とやま鉄道が城端線・氷見線の事業主体となるためにはしっかりした手続も必要となります。具体的には第一種鉄道事業許可が必要になりますので、昨年11月の城端線・氷見線再構築会議におきまして、事業主体の変更時期を新型車両の導入完了の時期となるおおむね令和10年度——西暦で言いますと2028年度末、年次で言いますと2029年ですが、そこを移管時期とした場合、2028年度はその準備期間とするため、2027年度下期には第一種鉄道事業の許可に向けた国への申請手続を進めることとしております。そのため来年度の2026年度につきましても、その申請手続までに決定すべき内容を城端・氷見線事業構造変更プログラムとして策定することとしております。主な内容としましては、JR西日本からの資産譲渡、JR西日本からの運転士や技術系要員の出向条件、県・沿線市からの出資、または将来の利用者数及び路線収支の算定などを決定していくということにしております。

引き続きあいの風とやま鉄道への移管に向けまして、沿線市、JR西日本、あいの風とやま鉄道と連携、協力いたしまして着実に進めてまいりたいと考えてございます。

山本委員 ちなみに、新型車両が初めて走るのはいつ頃になるのでしょうか。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 計画では令和10年度の導入完了を想定しております。

山本委員 令和10年度に一気に34両入るというイメージなのですか。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 車両会社で車両を作るときどうしても時間がかかりますので、デザインをまずは最優先で決めさせてもらい、これから数年かけて順次整備するということです。ただ整備が完了した後の導入時期については、運転士の技術的な面——ハイブリッド車両だと運転方式も違いますので、そのタイミングを見ての切替えということになります。

山本委員 やはり新しい車両が走ると、1つの大きな節目というか、大変盛り上がると思うので、いつなのか大変興味があります。一気に34両入るということではないのですね。順次整備されたものから入るのだけれども、10年度には34両完了したいということなのか、それとも最初の何両かを完了したいというイメージなのか、そこをもう少しお願いします。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 実際に現物がどのように入るのかというのはありますけれども、できた車両から導入というよりは、順次つくって、それを製造メーカーで保管しておいて、タイミングを見て導入という形になります。どのように移動するかというのは、実際にその間いろいろ通るところもありますので、細かいことについてはこれからでございます。

山本委員 分かりました。楽しみにしております。

2つ目の質問は、新駅の設置でございます。

永森委員からもございましたとおり、新駅の設置というのはいろいろな意味で効果の高いものでございます。交通便利性の向上、通勤通学の円滑化、周辺の開発、地価の上昇、あるいは雇用創出、公共交通への移動手段の転換など様々なことが考えられます。

永森委員との議論を聞いておりましたところ、駅設置については市町村の考えるまちづくりとセットだというお話

でございましたが、これはまちづくりそのものだと思います。特に2018年に設置された高岡やぶなみ駅は何もない田んぼの真ん中にできるという話が出て、駅の東側の開発が進み、駅ができてから西側も開発が進みました。宅地がくっついており、年々利用客が伸びています。そして宅地が張りついたことによって、小さいお子さんが増えています。小学校に通う子供たちが増えて、この子供たちが少なくとも高校生になるくらいまではこの駅を使われることになるだろうと思うと、非常に長いスパンで考えていくことができるのだろうと思っています。

そういう意味でも、駅というのは鉄道利用者のための駅というよりまさにまちづくりであり、都市計画であり、大きな視点に立ったものでならなくてはいけないと思っています。

昨年の6月定例会の一般質問で光澤議員が質問していましたが、新しいあいの風とやま鉄道になったときに新しい駅をつくってほしいという話は、城端線・氷見線沿線でもあります。永森委員からもお話がありましたが、大学ができる呉羽でも、やはり駅をつくればどうかという話が出ている。こういうのがやはりとても大事なことだと思っています。

高岡やぶなみ駅の整備費は、私の記憶では当時で13億円程度だったと思っていますけれども、今は簡易なプラットフォーム型の駅であれば、数千万円でできるということも聞いております。だとすれば、できる限り駅をつくって、周辺の開発も進めながら、たくさんの方に利用してもらえばどうかと思っています。もちろん駅をつくり過ぎて速達性が失われては困りますが、ある程度のものはつくってあげればいいのではないかと率直に思うわけでございます。

新駅の設置について、市町村任せにするのではなく、もっ

と県としてしっかり踏み込んで、新駅可能性調査なども含めて大きな枠組みで検討することも考えていいのではないかと思います。所見をお聞きしたいと思います。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 再構築関係につきましては、城端線・氷見線の再構築実施計画に基づいて実施しております。実施予定期間における利用者の利便性の確保に関する事項や、現在事業の実施に必要な資金を記載しておりますが、新駅設置については盛り込まれていないということで、その点では再構築会議での検討の予定自体はないところでございます。

しかしながら、委員から御紹介がありましたようにあの風とやま鉄道の高岡やぶなみ駅は、先ほどの答弁にもありましたが、周辺の土地区画整理事業による宅地開発や都市計画道路の新設によりまして、人口の増加が見込まれる地域に新駅を設置したものであるということで、それによりまして利用者が増加して、地域の活性化が図られたものでございます。

高岡やぶなみ駅の事例のように、新駅の設置につきましてはまちづくりの取組と連携が図られれば、沿線住民の利用のほか、駅を中心とした新たな需要を取り込み、利用者の増加につながることから、計画期間にとらわれることなく、各市で検討を始めることは差し支えないと思っております。現在も、氷見市のまち・ひと・しごと創生総合戦略で氷見の新駅を検討しているとお聞きしているところでございます。

県内の新駅の設置実績や十分なまちづくりの検討期間を踏まえると、現行の実施計画期間内での新駅の設置というのはなかなか可能性が低いとは考えますが、まずは沿線市において、駅を中心としたまちづくりの検討を進めていくということはやはり大切だろうと考えております。

山本委員 駅をつくってほしいという要望はそんなに大きくなくても確実にありますので、まずは市町村だと思えますけれども、県もしっかり後押しできるようにしていただければいいのかなと思います。

続いての質問ですけれども、藤井委員や大門委員からもありましたけれども、県議会の主権者教育の出前講座をしていて、ほぼ必ずといっていいほど出ます公共交通について伺います。

やはり高校生の皆さんにとっても、それが移動の全てと言って差し支えないので、本数を増やしてほしい、待つのは勘弁してほしい、乗れなくて涙をのむことがあるのでできれば増便してほしい、車両を増やしてほしいと意見が出る。これらは切実な望みです。高校生ということや、これから新しいあいの風とやま鉄道になってからでいいではないかという議論もあるかもしれませんが、先ほどの答弁にありましたとおり、当面は利便性、快適性の向上ということでJRへ働きかけをするということであれば、何とか通学時の便数確保や車両を増やすといった働きかけもしてもらえないかと思っています。特に城端線管内では大変な混雑とお聞きします。ぜひ働きかけをしてもらえないかと思っていますがどうでしょうか。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 委員御紹介のとおり、現在、特に朝の通勤時間帯におきましては大変混雑しているといった区間もございます。ただ、JR西日本からは、現在の保有車両をできる限り使っているという状況でして、通勤通学の時間帯においてはこれ以上の増便、増車はできない状況であると聞いております。

あいの風とやまへの事業主体の変更前の増便につきまして、再構築実施計画において事業主体が変更するまでの間、実は城端線の1日4往復の増便試行ということもしていま

して、それについては移管まではしっかりと継続するよう
にということになっておりますので、JR西日本には計画
どおり継続いただきますよう引き続き求めてまいりたいと
思います。

またJR西日本では、混雑の緩和策としまして、車両の
出入口付近で滞留せずに奥まで詰めて乗るように呼びかけ
たりするとともに、通常の通勤通学時間帯以外では、高校
のテスト時期や沿線市の行事の情報を取得して、それらに
合わせて増車するなどの対応を行っております。

事業主体変更後の対応としましては、先ほど御紹介しま
したように再構築実施計画において、利便の確保に関する
事項として、朝夕の混雑緩和について、現行の古い気動車
24両を新型ハイブリッド気動車に入れ替えるとともに、車
両数を10両増やして全体で34両とすることにしております。
これによりまして、朝夕の通勤通学時間帯には増便や増車
による混雑緩和を図ることとしております。

引き続き関係者間で検討を深めまして、城端・氷見線の
利便性、快適性の向上は図ってまいりたいと考えておりま
す。

山本委員　そういう答弁だったと高校生の前で言えないです
ね。今の高校2年生はあと一年ちょっとで卒業してしまう
わけですよ。高校生が困っているという声に応じてあげら
れる自治体や事業者でないと、富山県に帰ってこいと言っ
たって帰ってきませんよ。さっきウェルビーイングの話も
ありましたけれども、要望に応えるように努力すべきだと思
う。どう考えたって、城端線は通勤通学がメインのお客
さんだと思いますよ。その通勤通学者が、電車が混んで乗
れない状況だから何とかしてくれと言っているのに、車両
がないので何もできませんと言うのは事業者としてどうか
と思います。何か手がないのかと思いますし、あいの風と

やま鉄道から車両を貸してあげてと言いたいし、本当に何とかできないのでしょうか。何とかするための努力はないのでしょうか。

村田城端線・氷見線再構築推進課長 こちらのほうでも通勤通学時間帯の近況について、JR西日本や沿線市からもよく確認させていただきたいと思います。

山本委員 お願いします。

最後はバス運転手についてです。

川上委員からもお話がございましたが、幹の話は県が主体となって一生懸命今進めていただいているのですが、その先の枝葉の話になると、途端に市町村になって県の関与が非常に薄い感じになりますが、危機的な状況であることは間違いないと思っています。

日本バス協会によりますと、2022年のバス路線ダイヤなどのサービス水準を維持していくためには12万9,000人の運転手が必要ですがけれども、それに対して、2024年度時点で運転手の数は10万8,000人で2万1,000人不足していると。運転手が不足していると、当然この数字に見合う分だけ減便、廃線をしないといけないということになるわけです。これが2030年になりますと、運転手の数が9万3,000人まで減る。そうすると、運転手の不足は、今のダイヤやサービス水準を維持しようとする、2030年時点で3万6,000人不足していくということになるわけですね。現状と比べてもそうです。

大型二種免許の保有者数は2001年に119万人だったものが2021年では82万人で、20年で7割以下に減少している。免許の新規交付数も2001年には1.7万件あったものが、2021年には0.6万件、要するに6,000件へと激減している。ベテラン運転手の補充が追いついていない状況で辞めるに辞められない。高齢化も深刻な問題で、免許保有者の

45.9%が65歳以上で、業界の平均年齢は50歳ということでございます。

さらに言いますと、バス停から1キロ圏内、徒歩15分以内圏外に住むバスアクセス困難者数について、これは日本経済新聞が先頃出しました「データで読む地域再生3.0」に載っておりますけれども、全国で600万人と2010年と比べて30万人増加している。2010年時点から2022年の12年間で、バスアクセス困難者数の増減を同新聞社は全国ランキングにしております。奈良県が第1位で、バスアクセス困難者を4.7%減少させたということで頑張っています。全国平均では0.3%の増加となっており、要するにアクセス困難者が0.3%微増している状況です。富山県は2.8%増で全国37位です。もう少し頑張れるのではないかと思います。

公共交通の維持存続のために、鉄道からの二次交通としてバスの確保はとても大事だと思います。先ほどから様々な話がありましたけれども、事業者をどれだけたたいても、運転手の確保というのはなかなか難しい問題だろうと思いますが、将来的な二次交通のあるべき姿として、例えば政府では今後5年間で自動運転車両を約1万台入れるということで、そのために100億円規模の予算を投入すると言っています。

富山県での自動運転の実証実験について、最近はどのような状況なのか。ほかと比べると非常に遅れているように思います。あまり国産の車にこだわらないで、外国の技術でもいいので、どんどん入れていくべきではないかと思うわけでございます。

いろいろなことを含めて、バス運転手の確保について県としても取り組んでいかなければ、本県の公共交通が維持できないのではないかと思います。黒崎交通戦略企画課

長の御所見をお聞きしたいと思います。

黒崎交通戦略企画課長 バス運転手ですけれども、通勤、通学、買物など県民の日常の足を支えるバスの運行を支える欠かせない存在と考えております。

県では、バス運転手の採用を増やす取組はもとよりでございますけれども、採用後の定着、それからバス運転手という職業そのものに関心を持っていただいて、イメージアップを図るための取組を進めております。

まず、運転手の採用につきましては、大型二種免許の取得を支援しておりますほか、県外——今年度は東京、名古屋ですけれども、そこで開催されますバス運転手専門の就職イベントへの路線バス事業者との出展、また路線バスを運行する営業所を実際に見学してもらいまして、現役の運転手との意見交換を行うといった見学会も実施しております。また、こうしたイベントの前後には外部のコンサルタントが会場のブースでの効果的なPRですとか説明の方法、また来場された方へのフォローアップなどにつきまして、きめ細かく事業者の人事担当者を直接指導する伴走支援など、そうした機会を県として設けまして、企業の採用力の向上にも取り組んでいるところでございます。

また、運転手の定着でございますけれども、誰もが働きやすい職場環境が運転手の専門性を尊重するといった効果や、若年層や女性といった多様な人材の確保にもつながるものと考えておりまして、事業者が行う休憩室ですとかトイレ等の改修費用の一部を支援しているところでございます。

さらに、運転手のイメージアップを図る取組といたしまして、ちょうど1月30日から昨日までの1週間、県バス協会と連携いたしまして、バス会社を舞台に女性の運転手が成長する姿を描いた映画「つぎとまります」を県内で初め

て映画館で上映したところでは。この期間中、2月1日の日曜日には新田知事と映画監督とのトークイベントも開催いたしました。バス運転手に注目していただくということと、その社会的な役割、必要性についても周知を図ったところでございます。

県では、引き続きバス事業者のニーズ、それから現場の運転手の声もよくお聞きしながら、より実効性のある施策に取り組んでまいります。

山本委員 奏功するように祈っていますし頑張ってくださいと思います。

通告していませんけれども、田中局長に質問したいと思います。

今、バス運転手の話をいたしました。鉄道についても同様のことが言えるのではないかと思います。

あいの風とやま鉄道ができて北陸本線に移管するときに、莫大な経費がかかると。やはりJR西日本のいろいろな技術を民間に移管するのは大変難しく、これに一番お金がかかる。特に技術者育成の問題だと。10年かけて技術者を育てる必要があり、それまではJR西日本の賃金体系に合わせて給料を払わないといけないため、これは本当に大きいと。自前の技術者や運転士を10年育てて、それで本当にあいの風とやま鉄道の人材になるのだと。その頃には県内のいろいろな事業者とも技術交換をして、車両の整備や車検や線路の保守点検なんかも一手に引き受けて、ぐっと経費を抑えることができるようになるのだといったお話がございました。

あいの風とやま鉄道の設立は2012年で開業が2015年ですので今年で10年たちました。あいの風とやま鉄道の人材が育って、こうした効果が表れてくる時期だと思いますが、そうした人材や下支えする人たちの確保について、どのよ

うな見解を持っておられて、これからの展開についてどうお考えなのか最後に田中局長にお聞きしたいと思います。

田中交通政策局長 バス運転手からほかの運転士の方のお話に広がっていきまされたけれども、公共交通の担い手の確保については、たまたまコロナ禍や運輸業界での2024年問題などが重なって、事業者間で離職がかなり急速に進み、かなり厳しい状況になってきたと。それは本当にそのとおりだと受け止めていまして、県としても何とかできないかということで、バス運転手については、例えば映画の話も出ましたが、井上副委員長をはじめ議員さんからの御提案は積極的に受け止めてスピード感を持って取り組んできたつもりであります。

また県の人材確保・活躍推進本部を今年度立ち上げていますが、交通政策局としてはやはり担い手の確保が大事ということで、それをテーマに掲げて取り組んでいます。

おっしゃるように公共交通の担い手は持続可能な地域公共交通の維持確保には欠かせないので、本部での議論も含め、いろいろな予算で対応しながら、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

鹿熊委員 時間の関係もあり20分で収めたいと思いますので、よろしくお願いします。

県内15市町村に鉄道駅があり、しかも、そこから二次交通として民間事業者が運営するバスや町バス、あるいは朝日町のノッカルあさひまちのように共助型公共交通もある中で、果たして富山県に交通空白というものがあるのだろうかと思っておりましたら、やはりあるようなのですね。

国土交通省に交通空白解消本部というものがありまして、昨年2月に交通空白リストアップ調査というものが行われました。

まず、そのリストアップ調査の結果、富山県では交通空

白地区の総数はどうであったのかということと、その解消に向けた対応はどのようになされているのか、あとそもそも交通空白とは何かも含めて黒崎課長にお尋ねいたします。

黒崎交通戦略企画課長 まず、交通空白とは何かということでございますけれども、今ほど御紹介いただきました交通空白リストアップ調査ですが、これは全国の市町村に対して実施されております。このリストアップ調査の対象となる交通空白と申しますのは、1つ目は誰もがアクセスできる移動の足がない、または利用しづらいなど地域交通に係る困り事を抱えている地区で、そのうち、2つ目の要件としまして、自治体や地域住民がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識している地区を交通空白と位置づけて、それを把握し公表しております。

富山県では、10市町が計35地区につきまして交通空白に該当すると回答しております。昨年の5月に公表された対応状況につきましては、解消に向けた対策を実施中と回答したところが2地区、それから準備中と回答したところが31地区、検討中と回答したところが2地区となっております。このリストアップ調査以降、各市町村では取組を進めておりまして、具体的に申し上げますと、射水市では昨年9月から市の西部地域におきましてデマンド交通のるーと射水の実証運行を開始しております。既に東部地域は本格運行をしておりまして、これで市内全域で運行されているという状況になっております。

また、朝日町では夜間の移動手段を確保するために、金曜から日曜の午後7時から11時まで夜ノックルの実証運行が行われています。このほかにも、高岡市の戸出地区では定時巡回バス、また魚津市、滑川市、氷見市におきましてはデマンド交通の実証運行が行われておりまして、交通空白の解消に向けて、地域の実情に応じた取組が進んでいる

と考えております。

鹿熊委員 調査時点では35の空白地区があったけれども、今その解消に向けて幾つかが取り組まれている、あるいは対応されているとお聞きいたしました。

国交省は令和7年度から令和9年度までを交通空白解消集中対策期間として、交通空白の解消に向け、地域の取組を総合的に後押しする方針を示しております。県は、国と市町村の間にある立場にあります。この交通空白地区を有する市町村に対しどのような支援を行う方針なのかお尋ねします。

黒崎交通戦略企画課長 県では、地域交通戦略におきまして、交通空白地の解消等を目指す地域主体の新たなモビリティサービスの立ち上げを推進することとしております。このため、昨年度、地域共創型移動サービス推進事業という事業を創設しております。地域の関係者の連携協働による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。

また国におきましても、交通空白の解消に向けたサービスといたしまして、例えばAIデマンド交通のような新たなサービスの実証運行の取組を支援しております。

県では、市町村に対して国や県のこの支援事業の活用を呼びかけておりまして、県内各地で取組が進んでおります。先ほど申し上げました事例と重なりますけれども、具体的には、国の支援を受けた取組といたしまして、射水市ののーとの実証運行や、氷見市のNPOバスのデマンド実証運行などの取組が行われております。また、県の地域共創型移動サービス推進事業を活用いたしまして、南砺市の城端地域のデマンドタクシーの実証運行や、先ほども申し上げました朝日町の夜ノッカルの実証運行なども取組が進んでおります。

県では交通空白の解消につながるこういった先行事例や好事例につきましても、他の地域の取組の参考にしたいと考えておりました。戦略会議の部会で紹介して情報共有を図っているところでございます。引き続き市町村のこうした前向きな取組が進むよう取り組んでまいります。

鹿熊委員 ぜひお願いいたします。

交通空白の定義は先ほど御説明ありましたように、何らかの取組をしている自治体や地域の数ということでありまして、これそのものが交通不便地域とは直結しないのかもしれませんが、石川県や福井県と比べますと富山県は交通空白地区の数が多いです。ですから、国交省が令和9年度まで集中対策期間として設定しておりますが、この期間に交通空白地区が少しでも解消するよう県から市町村への後押しや支援をしっかりとお願いしたいと思っております。

2つ目の質問は富山県地域交通戦略についてであります。先ほどからの多くの委員の質問のベースにはこの地域交通戦略があると思っております。戦略ですから当然、目標というものがあって、その目標に向かって進んでいこうということだと思います。冒頭の報告にもありましたように、この地域交通戦略では3つの目標を立てておりますね。1つは、令和10年度までに県民1人当たりの地域交通利用回数を年50回にすること。それから2つ目はガソリン車の台数を平成25年と比べて20万台減らすこと。3つ目の目標は、地域交通への満足度を令和5年度比で令和10年度に1.25倍にしようということ、具体的には先ほどからも説明がございました県民世論調査に基づく3つの指標でそれに向かっていこうということでもあります。

この目標は十分とは言えないと思うのですが、それはそれでいいと思っております。ただ議論の中にもありましたように、

いかに地域交通の需要を掘り起こしていくか、地域交通を利用していない人の割合をいかに減らしていくかが1つの大きな目標でないかと思います。1つ足りないのは、ずばりその目標ではありませんか。要するに、地域交通を利用しない人の割合を令和10年度までの間に減らしていこうという目標をやはり立てるべきだと思います。利用している人の満足度を上げていこうということで3つ目の目標がありますが、その前に利用していない人の割合を減らしていこうということです。

県民世論調査をベースにした目標でありますから当然調べておられると思うのですが、近年、公共交通、バス、電車、鉄道、タクシーなどを日常生活において利用していない人の割合を把握しておられますか。

黒崎交通戦略企画課長 県政世論調査の結果につきましては、毎年こちらでも注目して把握をしております。

ふだん県内の公共交通機関をどの程度利用するかという設問がございまして、今年度の最新の調査では利用しないという回答が40.1%となっております。昨年度が42.4%ですので、少し改善は見られるところでございますけれども、委員御指摘のとおり4割の県民が公共交通を利用していないという結果になっております。

鹿熊委員 把握しておられるということでありまして。令和5年は41.8%、令和6年は逆に増えて42.4%、令和7年は減って40.1%という結果が出ております。

私はこれ为目标にしたらどうかと思っております。令和5年を基準とするならば、公共交通を利用していない人の割合をいつまでに何%減らしていくといったことを新たな目標にしたらどうかと提案したいと思っておりますがいかがでしょうか。

黒崎交通戦略企画課長 ふだん公共交通を利用していない方に利

用していただくということが非常に大事だと思っております。日頃、公共交通機関を利用する機会の少ない、あるいは利用しない県民の皆様は公共交通機関の利用を通じて、便利さや快適さを実感していただき、その後の利用促進を図るために、「電車・バスで行こう！」キャンペーンというものを実施しております。これは年に2回実施しております。昨年秋に実施したキャンペーンでは、アンケートを取っておりますけれども、そのキャンペーンに初めて参加したという方が約65%に上りまして、コメントも頂いております。「ふだんは車移動なので駅を出て街を歩く、そういう新鮮さがよかった」といった御意見ですとか、「その移動時間を有効に活用できた」といった御意見も頂いております。これまで公共交通機関を利用しなかった人が利用するきっかけにもなったものと考えております。

今ほど、新しい目標を追加してはどうかという御提案を頂きましたが、この戦略におきましては、ヨーロッパの持続可能なモビリティ計画——SUMPの考え方を基に目標をまず決めまして、その合意形成を図って、それをバックキャスト型ということで個別の施策を考えてきているところでございます。したがって、戦略ではこの3つの目標を定めておりまして、計画期間中の5年間は戦略の目標の進捗管理をしっかりと行ってまいりたいと考えております。

ただ、県民1人当たりの地域交通利用回数50回という目標ですけれども、公共交通を利用していない人の割合を減らすということと非常に密接に関係していると考えております。利用しない人が減れば、それだけ利用する機会が増えるということなので、利用回数も増えると考えております。こういった割合にも十分留意しながら、県民に対して

利用者、支え手、担い手としての参画を引き続き促してまいりたいと思っております。

鹿熊委員 提案に対してずばりではなかったと思いますが、先ほどいい取組、事例があったということでもあります。ただ、やはり目標を定めておけば、その目標達成に向けていろいろな知恵が出てくるということもあるので、私はやはり公共交通を利用しない人の割合を減らすという目標は立てるべきだと思っております。公共交通の利用回数を1人50回に増やすということとは少し観点が違うのではないかと思っておりますので、また検討してください。

菅沢委員 私からはまず、1月28日の定例記者会見で知事が方向を示された協議会について伺います。既に何人かの方が触れられて板屋課長がいろいろ答弁なさいましたが、私は局長にお尋ねします。

知事は富山地方鉄道の鉄道線について、この機会に今後の議論をさらにリードしたい、県が主体で調整役を担いたいという趣旨のお話をされたと思えます。それはそれで評価しますが、ただ今まではあり方検討会にオブザーバーとして参加しておられ、その中では、県がリーダーシップを取れという話になりがちだがそれでは絶対にうまくいかない、沿線7市町村が我が事として捉え、どこまで俯瞰できるか、大切なのは必要となる経費や行政負担額を明らかにすること云々と、これも記者会見で発言をされておられます。

私は、今までの県の姿勢——知事はあり方検討会にはオブザーバーで参画するという在り方について、本会議の一般質問等でずっと批判的な見解を述べてまいりました。本線分科会の議論でそれぞれの自治体がそれぞれの立場でいろいろなことをおっしゃるので、ある意味で混乱すると。黒部市からは、新魚津駅から宇奈月温泉駅までのことに重

点を置いた考え方が示されることになるでしょう。滑川市や魚津市からは、あいの風とやま鉄道線との並行区間のことについていろいろ述べられ、あいの風とやま鉄道の早期協議への参画を求められる。そして滑川市については、早月川の長大橋梁の老朽化が進んでおりその改修に30億円から80億円近くの事業費がかかるとおっしゃるものですから、これまたいろいろな憶測を呼んで混乱の原因になっていると述べてきました。

本当にこの1年間、本線分科会やあり方検討会では、県は調整だけではなくもっと前面に出て考え方を示すなど、積極的にこの議論に参画をする姿勢が問われてきたと思います。それを避けてきたため、この混乱の中で沿線住民や県民の間にかなり不安が出た。しかもこれは結論を急ぐ必要があるわけです。富山地方鉄道が示している経営方針では、滑川以東については経営から離脱したいとなっています。令和8年度については県と自治体と富山地方鉄道の間で支援額は3分の1ずつとするスキームが示されておりますが、富山地方鉄道は令和8年度以降については了解していませんよね。要は滑川以東の撤退という主張を変えていないわけです。だから時間はもうないわけです。こういう中でどうなさるのか。

県はこの協議会をどう運営して、どういう主張をなさるのか、またどういう活動をなさるかも含めて局長にしっかりと答弁していただきたいと思います。

田中交通政策局長 菅沢委員からの御質問と併せて先ほどの谷村委員の御質問にも併せてお答えしたいのですけれども、本線の話で、今までなぜ県が主体的にリーダーシップをとらなかったのか、なぜ今出てくるのかといったお話がありました。これは知事からも再三申し上げているのですけれども、城端線・氷見線の場合と異なりまして、県東部にお

ける沿線自治体の機運もそうですし、鉄道利用の意識の醸成、要するに議論の積み重ねが足りないということを知事はずっと申し上げてきたのです。城端線・氷見線のとときは県がリーダーシップを取ったから、富山地方鉄道の本線もすぐ県がリーダーシップを取ればよいという、おそらくそういう形で御質問されていたのかもしれませんけれども、やはり地域のことはまず利用者である皆さんなり市町村がいろいろと考えていただく時間が必要だと。逆に言えば、昨年度は地域の方でいろいろ議論をしていただく時間だったと思っています。現に川上委員からの御質問にもありましたけれども、県東部の地域におかれては新聞報道でもたくさん取り上げられて、自分事として考えていただけるようになってきた。この局面で、知事が会長という形で引っ張る形になったと御理解いただければと思います。

菅沢委員 それは分かりました。協議会のこれからの役割と活動にも触れていただきたいと思います。

田中交通政策局長 菅沢委員からもありましたけれども、知事が記者会見で申し上げた内容が検討のプロセスということで、協議会についてはまだ予算発表前でございまして、党折衝ではいろいろお話があったと伺っていますけれども、正式に発表するのは任命権者、要するに責任者である知事が予算発表の場で発表する形になります。

現在お答えできる範囲は、記者会見にありましたとおり全体のあり方検討会の会長を藤井富山市長から富山県知事にスイッチすることと、もう1つは、本線の分科会のトップを富山県知事である新田知事が引き受けることの2点でございまして。

菅沢委員 2点にわたって答弁いただきまして、十分理解できたわけではありませんが、いずれにしても、本線の在り方については協議や調整が急がれます。その上で、方向づ

けも急がれるわけで、極めてスピード感が求められております。そういう意味では令和8年度の早い段階からしっかり協議に着手して、結論を急がないと大変なことになるのではないかと、混乱に混乱を重ねることになりかねないのではないかと、このことを指摘しておきたいと思っております。

2番目の質問に行きます。

本線の在り方検討の中で現行維持のパターンというものがああります。電鉄富山から始まりまして、上市、滑川を經由しながら、新魚津から宇奈月温泉駅までの四十数キロという長大な路線がありますが、この路線の現行維持のパターンについては、年度末の本線分科会からの最終報告に向けて、絞り込まれた検討課題の1つになっているわけですが、この間の本線分科会やあり方検討会、県議会の答弁も含めて、現行の本線の評価として、どうしても上市以北、滑川以北についても残してもらいたい、あるいは残していくべきだという議論が県からはほとんど聞こえてきません。これはなぜなのか。県だけではなくて、沿線市町の上市や魚津や黒部の皆さんからも、自分が関係する部分的な線路についてはいろいろ議論があっても、全体をもつと残すべきだという議論があまり聞こえてこないことに、私はそれでいいのかなという疑問を持っているわけであり

ます。鉄道の専門家や事業者はこういう見方をしております。鉄道線には幹線鉄道と地域鉄道という2つの役割があると。幹線鉄道というのは都市と都市を結ぶ鉄道で全国鉄道網を形成するもので、あいの風とやま鉄道なんかそうですよね。例えば、あいの風とやま鉄道は富山から滑川へ行って、魚津に止まって黒部まで行くわけですからね。並行区間と言ったって滑川と魚津の2つしか駅がない。それに対して地域鉄道というのは地域と地域を結ぶ鉄道で、県内の生活圏

を形成する。これはまさに富山地方鉄道の本線や各路線が当てはまる。そういう意味では、県民の暮らしや子供たちの通学や地域の観光周遊など様々な点を、地域鉄道という観点でしっかり議論すべきだと私は思っております。

時間がないからあまりくどくど申し上げませんが、今日の議論の中でも沿線の役割とその評価について、いろいろ議論がありましたし、まさにあり方検討会の中間報告の中には、実はしっかりとそういう観点で記述があるわけです。富山地方鉄道本線の必要性、通学手段としての必要性、観光地への移動手段としての必要性も含めて、しっかりと事実を押しえられた議論がされてきたわけであります。

県として、そういう観点に立って本線の役割や評価というものをしっかり明確にすべきではないかと思っておりますがどうでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今ほど菅沢委員からも御紹介があったとおり、本線分科会では11月の分科会で中間報告を示しておりまして、その中では3つの視点がございました。鉄道ネットワークですとか、持続可能な鉄道運営、利用者それぞれの視点から評価が示されているということで、資料で御報告しているところでございます。

この中間報告で、例えば現行維持のパターンについては、経費は現状から減少しないと。ただ、現行の鉄道ネットワークが維持されるほか、利用者にとっては当然であります。現状と変わらず移動が可能と評価されているところでございます。

我々も全ての分科会に参加しておりまして、本線分科会でも沿線4市町、鉄道事業者と共に議論してきたところでございまして、今後こういった最終報告に向けて、現行の路線を維持するパターンですとか、並行区間の滑川から新魚津間は車両検査のため回送に必要な鉄道線として残すも

のの営業運行は廃止するパターン、あるいは並行区間を廃止、撤去し営業運行も廃止するパターンといった3つのパターンに絞って検討を進めることが確認されております。

我々も分科会に参加しておりますので、現時点における県としての評価は、この分科会における評価と同じと考えております。

菅 沢 委 員 もう少し本線の果たしてきた役割を考えるべきだと思います。

さっき高校の子供たちが富山地方鉄道を相当数利用しているという話がありました。その高校も鉄道沿線の開発の中で開設されてきたという経過もあるわけです。本線の滑川以北にも数々の駅があるわけで、例えば、あいの風とやま鉄道は2つしか駅がないけれども、並行区間である滑川—新魚津の両駅間には5つの駅があるわけですね。駅によっては乗降者数が2人から5人と少ないところもありますよ。ただそうでないところもあります。つまり、もう少し本線が果たしてきた役割——地域のまちづくりや暮らしの移動、子供たちの通学、観光の周遊などで様々な役割を果たしてきましたが、そうした役割をもっと再確認するという立場に立って現行維持のパターンについて議論する必要があると思います。最終報告がどうなるか私は非常に心配しているのですが、ちゃんとした議論が必要だと思うのです。県ももっとそういった議論をするべきです。そこを聞いているわけです。あまり明確でないのが少し残念ですが、利用状況を見ていくと、いろいろと数字が出ていますよ。

時間の関係もあるので、次の質問に移ります。

私が問題意識を持っているのは、あいの風とやま鉄道との並行区間の廃止のパターンです。これは中間報告で絞り込まれているものですが、滑川と新魚津間の8.5キロの廃止とあります。ただ廃止を踏まえながら、車両移動につい

ては、ある、なしと分かれています。あるというのは線路を残して、既存の車両基地を利用していく方法です。なしは新たに新魚津と宇奈月温泉のために新しい基地をつくるということで大きな投資をとまなうものになります。この2案が滑川—新魚津間の廃止を前提にして検討されているわけです。これは、あいの風とやま鉄道との並行区間について、本線とネットワークとして連続した貴重な鉄路を分断するような議論だと思います。なぜそのような議論になるのかわかりません。

富山地方鉄道は100年超にわたる歴史があります。県東部を中心に、鉄路を九十数キロ維持し、3路線は各地域に大きな貢献をしてきているわけです。現在様々な事情から、経営危機や鉄路からの撤退も主張されたりしているわけですが、県民のための有効な資源としてここまで存続してきた価値ある連続したネットワーク鉄路を、こういう形で分断する議論が、ある意味で堂々に行われているということに大変な危機感を持って見えています。

これをどう受け止めるのか。最終報告でどういった方向が出るのか注目しております。

議論の中では、魚津市長や滑川市長から、あいの風とやま鉄道の協議への参画を求める強い主張があるわけですが、そういうことも含めて、一番大事なことは、貴重な鉄路を分断してはいけないということ、このことについて県はどう考えるのかということでもあります。単純な問題提起といえますか、疑問なのですがどうでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げたとおり、分科会において3パターンに絞って議論していくうち、並行区間の廃止に関するパターンとして、営業運行を廃止するパターンと、回送するパターンの2パターンがあるかと思えます。この2つのパターンに共通する評価としては、

鉄道ネットワークの視点からでございますが、最低限の県内鉄道ネットワークは維持されますが、やはり現行維持と比べまして、地域間の流動性は低下するとされております。

また利用者の視点からは、先ほども少し話がありましたが、滑川及び新魚津であいの風とやま鉄道への乗り継ぎが必要になるということでございますが、乗り継ぎの利便性向上が課題としてあります。先ほど菅沢委員からも話があったとおり、廃止区間にはいろいろ駅があるわけでございますが、富山地方鉄道の駅のみを有する地域があるということで、交通空白地の拡大が懸念されるということが中間報告でも評価されているところでございます。

さらに、これらに加えて、並行区間を廃止、撤去し、営業運行を廃止するパターンについては、新たに新魚津—宇奈月温泉間に、先ほど菅沢委員からも話があったとおり、車庫や検車区などの施設整備が必要になるということで、これも評価として整理しておりまして、県としても分科会に参加していることから、このような評価と同じということで現在は考えております。

菅沢委員 話がよく分からないので局長に聞ききます。

最初に申し上げましたように、富山地方鉄道の本線は地域鉄道としての大きな役割があるわけですね。並行区間である滑川—新魚津の両駅間には5つの駅があります。あいの風とやま鉄道は幹線鉄道の一環であって、滑川と魚津しか行けないということで役割が違うわけですね。したがって、並行しているといっても役割の違う鉄路なのです。

100年近く続く、県民の大事な地域資産である五十数キロの本線を、地方鉄道の経営危機を理由にして断絶しているのか。地域交通戦略に基づく県の役割がまさに今問われているといえますか、そういう認識にしっかり立つべきだと思っております。

そのような認識の上に立って、まさに新たな協議会の中でどう調整し、主導していくかということが問われるわけですが、その辺どうでしょうか。

田中交通政策局長 今ほど菅沢委員からいろいろ御指摘いただきましたけれども、それぞれの自治体の様々な議論の積み重ねが進んできて、来年度からは、これまでのあり方検討会に替わりまして、知事が会長となる新たな組織を立ち上げ、県が主体となって取り組むということをお願いしたところでもあります。また、富山地方鉄道の本線については、その分科会の部分も県がリーダーシップを取ってやるということをお願いしたとおりであります。

ここから県がリーダーシップを取って進めるということで、今ほど菅沢委員から御指摘がありましたけれども、県は地域交通戦略を策定しておりますので、その地域交通戦略の考え方に沿って議論を進めてまいりたいと思っておりますし、会議には県地域交通戦略会議の鉄軌道サービス部会長である宇都宮先生に学識経験者として加入いただく方向で検討を進めております。したがって、県としましては、来年度からの新たな検討組織において、学識経験者の御意見も伺いながら、持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けて議論を進めてまいりたいと思っております。

菅沢委員 地域鉄道の幹線ネットワークをしっかりと位置づけて守っていく方向性の中で、県が主導するところまでしていないですね。残念です。もう少し調査研究してもらいたいと思っております。

次に行きます。

あいの風とやま鉄道の並行区間について、先ほどからもいろいろ議論はありますが、令和8年度にはスピード感をもって方向性を出さなければいけない時期に来ているわけですが、あいの風とやま鉄道がそういった協議に参加する

ことがあるのかということです。

あいの風とやま鉄道の収支決算書を見ていますと令和7年度決算で4億円近くも赤字です。さらに、先ほどから議論になっている城端線・氷見線の移管は令和11年に控えておりますが、これからの赤字の見通しが年間5億円と言われております。移管までの6年間で36億円の欠損が出るという見通しも立てられていることを踏まえて、今後、出資や資金についてどのように対処していくのかということが大きく問われる段階でもあるわけです。あいの風とやま鉄道をめぐってそのような問題があるのに、乗り入れの協議に、そのことを踏まえた上で協議に参加してほしいとあなた方はあいの風とやま鉄道に言えますか。言えないでしょう。例えば乗り入れの協議に時間がかかったうえに、その結論が出るのは相当先の話になると思いますよ。それでもって本線の滑川以北をどうするのですか。

あいの風とやま鉄道の協議への参加や乗り入れ論議というのは、ある意味では、今直面している深刻な問題についての認識を欠いた安易な論議だと思います。県はそのことに対してしっかりと現状はこうだと言うべきですよ。局長どうですか。

田中交通政策局長 あいの風とやま鉄道の富山地方鉄道への乗り入れについてですが、先ほど課長からもいろいろ答弁いたしましたでしたが、やはり多くの課題があり、現時点では解決しておくべきものが多いと考えております。したがって、あいの風とやま鉄道の協議の参加についてですが、先ほど来申し上げております、来年度から立ち上げる新しい検討組織に、鉄軌道サービス部会長として地域交通戦略会議の考えもよく御存じの宇都宮部会長を有識者として加入いただくということなので、御専門の方の意見も十分踏まえた上で、新しい体制の中で検討してまいりたいと思

ます。

菅 沢 委 員 あいの風とやま鉄道の論議については、しっかりと県民の地域交通を守るために、それから幹線鉄道としての役割を果たすために一生懸命やっていることを評価いたしますが、客観的に見て、乗り入れの協議に参加しると、議論できるような段階に今ないと、これは私の認識ですがはっきり申し上げておきます。

あと指摘だけにしますが、本線の維持継続のためには、立山線や不二越・上滝線と同じように、再構築事業で経営の改善、利用増、沿線のまちづくり等が入りますが、そういうことを含めた事業構造の変更や上下分離方式など様々なことを含めて、本線についても令和8年度中に方向づけを急ぐべきだと思っております。本日は時間の関係もあるので、総事業費がどれくらいになるとかいったことはお尋ねしませんが、指摘いたします。

最後に確認です。

富山地方鉄道に係る令和8年度の収支差について、先ほど申し上げたかもしれませんが、公費負担のスキームを富山地方鉄道は受け入れているわけです。赤字部分について6億円と想定して、令和8年度は県と関係市町村と富山地方鉄道で3分の1ずつ負担するというスキームを合意しましたよね。ただし地鉄は、このスキームは令和8年度限りでそれ以降についてはしっかり同意はしていません。そう理解してよいですね。

板 屋 広 域 交 通 ・ 新 幹 線 政 策 課 長 昨年12月のあり方検討会で、先ほど申し上げたとおり知事から鉄道線の在り方についてはさらに議論が必要な状況だということと、令和8年度は現状の路線維持が不可欠と認識を示した上で、収支差の一部を負担するスキームを提案し、了承されているところでございます。

この会議において富山地方鉄道の中田社長からは、もう少し丁寧な議論が必要との意見に御理解を示されておりまして、令和8年度は現行ダイヤを維持すると表明されております。このことから、現行ダイヤを維持した上で、引き続き令和8年度に検討する期間ができたを受け止めております。いずれにしましても、来年度立ち上げる新たな検討組織がございます。学識経験者の御意見を伺いながら、持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けまして、沿線自治体や交通事業者であります富山地方鉄道さんともスピード感を持って議論を進めていくということになると考えております。

菅沢委員 私の認識では、令和8年度のみスキームとして合意したわけで、令和9年度以降の合意はあり得ないと思います。令和8年度にしっかりと、事業構造の変更も含めて方向づけをしてもらいたいと会社幹部は年末のあり方検討会後の記者との懇談の中でも言っていたように思いますし、報道もされていたのではないのでしょうか。もう時間がないわけです。

そういう意味で、この重大な段階に至った富山地方鉄道線の本線問題について、最後に局長に聞いておきたいと思います。

本線問題については、令和8年度中に方向づけしないと時間がない中で、スピード感を持って取り組まなければ地域住民の皆さん、子供たち、観光など様々な面で大きな影響が出ます。しっかりと乗り越えて、正しい方向づけを担うことは交通政策局の令和8年度の大きな仕事ではないかと思っておりますが、最後にその辺の所見をお伺いします。

田中交通政策局長 本特別委員会で菅沢委員と何問もやり取りさせていただいていますが、やはり地域の方に自分事として考えてもらうことも大事ですが、おっしゃるように路

線をどう持続可能なものにしていくのか、これは物すごく大事な話であります。

本線に関する議論はこれまで沿線市町が事務局としてやってまいりましたけれども、来年度からは県が事務局を担って進めることになりますので、当然丁寧な議論も必要ですけれども、スピード感を持って取り組んでいきたいと思っております。

菅沢委員 期待しております。

筱岡委員長 ほかにありませんか。——ないようでありますので、これをもって質疑を終わります。

2 行政視察について

筱岡委員長 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ます。本委員会の次の活動として、令和8年5月下旬頃に1泊2日で県外視察を実施したいと考えております。行先等の調整については委員長に御一任願いたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

筱岡委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。詳細が決まり次第、皆様方に御案内いたしますので、引き続き御協力をよろしくお願いいたします。

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せんか。——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。