地域公共交通対策特別委員会会議録

Ⅰ　日　　時　令和８年８月26日（水）

午後２時29分開会

午後３時58分休憩

午後４時６分開議

午後５時12分閉会

Ⅱ　場　　所　大会議室

Ⅲ　出席委員

委員長	永森　直人
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
〃	亀山　彰
〃	筱岡　貞郎
〃	鹿熊　正一
〃	菅沢　裕明

Ⅳ　出席説明者

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
交通政策局参事・地域交通・新幹線政策室　交通戦略企画課長	黒﨑　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　川上　孝裕
都市計画課課長（新幹線・駅周辺整備担当）
高沢　秀幸

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

板屋広域交通・新幹線政策課長
・北陸新幹線建設促進大会・合同中央要請の実施について
・富山地方鉄道鉄道線再構築検討会及び各部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６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
・城端線・氷見線の再構築について
谷村委員
・富山地方鉄道の再構築に向けた今後のスケジュール等について
大門委員

・富山地方鉄道の再構築に向けた沿線自治体の合意形成等について

瀬川委員

・城端線・氷見線の再構築に向けた運行体制及び新型車両について

藤井委員

・富山地方鉄道鉄道線の再構築について

・ＭａａＳアプリを活用した公共交通の利用促進について

亀山委員

・富山地方鉄道立山線の再構築について

鹿熊委員

・富山地方鉄道の再構築に向けた議論について

・富山空港の新愛称のコンセプトを活かした空港内環境の整備について

菅沢委員

・富山地鉄「鉄道線」本線について

・その他の交通施策に関連して

永森委員長　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いたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、質疑・質問はありませんか。

嶋川委員　それでは、早速ではありますけれども、私からは、氷見線・城端線の再構築について３問、御質問させていただきます。

早速、新駅の設置や今ある既存の駅の統廃合に関して、どのように検討しておられるか村田課長にお伺いいたしま

す。

村田城端線・氷見線再構築推進課長　現在、城端線・氷見線の再構築計画では、計画期間における利用者の利便性の確保に関する事項等は記載しており、駅の設置については新設も統廃合についても、委員御存じだと思いますけれども、現在盛り込まれておらず、現時点においては再構築会議で検討する予定自体ございません。

ただ一方で、駅の設置場所については将来を見据えた駅を中心としたまちづくり、また、交通結節機能の強化を図る際において、重要な点でございますので、駅の設置場所の検討をするに当たって、周辺の設備の整備状況等はその検討に大きく影響するものと考えております。

また、新たに駅を追加するのではなく、今お話にありました既存駅の統廃合をする場合につきましては、当然ですけれども、まちづくりの取組と併せて、廃止や移転統合される既存駅について、現在の設置場所の利用者の利便性の確保、あるいは二次交通の状況、また、駅の設置や撤去に要する費用、それらの負担なども考慮して住民の御意見も十分に踏まえて、より慎重に各市でまず御検討いただくことが必要だと考えております。

県内の駅の設置、それらの実績や事前のまちづくりの検討期間を踏まえると、各市で検討する場合はどうしても時間を要すると思いますけれども、沿線市から相談があった際には支援策など必要な情報提供をするなど、適切に対応してまいりたいと思います。

嶋川委員　新駅の設置や既存の駅の統廃合について、特に新駅の設置については検討の予定はないというお話でありました。今、県のほうでは投資と参画ということで、やはり将来を見据えて取組をしていこうという中で、ここでちょっと数字を御紹介したいのは、例えば新高岡駅近くのおと

ぎの森という公園があります。この公園は高岡市のデータでありますけれども、おととしの2024年は439万人で去年は473万人と、前年と比較して34万人多く利用しておられると、年々増えていくということを見据えると、将来的な駅の在り方だったりというのは今から検討していく必要があるのではないかと。

また、地域、地元の住民の皆さんのお声をいただくと、テクノドームの別館が新しくできるとなると、やはり利便性を上げていきたいというお声はいただいていますので、ぜひ少しでもこれを機に検討の機会を設けていただきたいと思っております。

次は、駅を拠点としたまちづくりでありますけれども、駅の機能の充実や利便性の向上に関して、私自身は県が再構築事業を主導して進めたという経緯がありますので、ぜひここは県としても主導的な立場として関わっていく必要があるのではないかと考えておりますが、その辺に関して黒﨑課長にお伺いいたします。

黒﨑交通戦略企画課長　県の地域交通戦略では、まちづくりと連携した駅の機能強化に対する投資を施策の１つに位置づけておりまして、施策の実現を図るために県では交通まちづくり投資促進事業という事業を創設しまして、公共交通の利用につながる駅関連施設の整備や、駅空間の活用などへの市町村の投資を促しているところでございます。

この制度の創設以降、これまでに高山本線の西富山駅の改札への新たなアクセス通路や、あいの風とやま鉄道の西入善駅の駐輪場の整備に対して支援をしているほか、駅に隣接しているトイレやパークアンドライド駐車場の整備などに対しても支援をしているところでございます。

まちづくりと連携した駅の機能強化、駅をどうしていくかとか、どういう機能をつけていくかということにつきま

しては、まちづくりの主体であります市町村の積極的な取組が不可欠であると考えております。

県では、この市町村の取組が前に進むように、これまで地域交通戦略会議の部会や委員として参画している各市町の地域公共交通会議の場で支援事例を紹介するなど、制度の積極的な活用を促しているところでございます。

こうした中、高岡市におかれましては、このたびインバウンドをはじめ多くの観光客に利用されております氷見線の雨晴駅におきまして、駅を拠点としたにぎわいの創出と鉄道利用の促進を図るために、今年度、駅舎の改修に向けた基本方針を策定され、駅舎の改修に動き出されると聞いております。

県では高岡市のように駅の機能の充実、利用環境の向上に向けた取組、戦略に掲げる自らの地域をよりよくするための前向きな投資が進みますよう、今後とも交通事業者や市町村と共に取り組んでまいります。

嶋川委員　高岡市では、いよいよそうやって取り組んでいこうというところに来たというところであります。本当に数年にわたって投資促進事業を後押ししていただいて、高岡市でもようやく動き出してきたというところで、今うれしく思っています。

雨晴海岸はおととしが32万人で、去年のデータは40万人と、これは恐らくほとんどインバウンドの方だったり観光客ということで８万人が１年で増えており、まだまだ増えていくであろうと。

呼び込みたいのもさることながら、増え過ぎたらオーバーツーリズムの問題もあると。同時に解決していかなければならないですけれども、やはりトイレの改修にも応援をいただけるということでありましたが、この数年、私、本当にお願いします、頑張ってくださいということで取り組

んでいただいたのですが、なかなか前に進まなくて、雨晴駅の外にあるトイレは外から丸見えだったと。それを改修してほしいとお願いをしましたら、そこに看板が１つつきまして、もっときれいなトイレはあちらにありますと。なぜと感じるところもありますけれども、いよいよ取り組んでいただけるということで、そこはぜひ県としても使いやすい補助金だったり、国の補助金だったり、制度設計を新たにまた御提案させていただきたいと思っていますので、引き続き応援をいただきたいと思っております。

あわせて、このほど発表されました高校の中高一貫校が高岡高校でという検討があり、そうなりますとやはり利用される越中中川駅の在り方というのも、これから考えていかないといけないなと。

いずれにせよ高校だったり観光だったり、いろいろな分野と関係性があるというところにおいては、もう本当に縦割りではなくて、みんな一緒に考えていかなければいけないと思っていますので、またお力を貸していただければと思います。

最後は、城端線・氷見線にいよいよＩＣカードが導入されるとか、新型車両が導入されるということで機運が高まってまいりました。昨年の11月の定例会におきまして、ぜひ城端線・氷見線の愛称を募集してはいかがですかということを田中局長に御答弁いただいたら、県民への周知が進んだ時点で沿線自治体や鉄道事業者と共に検討していかれるという話でありました。

交通に関していいますと最近、空港の愛称の問題でとても県民の皆さんの関心が高まったと、本当にいろいろなお声が私にも、ほかの議員にもたくさん届いていると思うのですが、ここで改めて城端線・氷見線、愛称を県民の皆さんから募集してはと考えますが、田中局長にお伺いいたし

ます。

田中交通政策局長　委員からも今お話ありましたとおり、再構築事業が具体的に目に見えるような形でどんどん整備が進んでおります。ＩＣカードの話もありましたけれども、私もＩＣカードの式典に出まして、３月に、利用者の方もすごく便利になったと。また、その後も利用者の方、市町村の方もよくなった、随分便利になったという声も寄せられていますし、新型車両ができますというＰＲを巡回でされたところ、皆さんも楽しみだ、わくわくするというお話もいただいているところであります。

まずは城端線・氷見線の再構築事業がどのようになるのか、そこの理解をより深めてもらうことを重点的に取り組みたいということで、今年度もそういった取組に加えまして、沿線市の団体、高校、中学校にも職員が出向いて、よりきめ細かく、このようによくなりますという取組を行ったり、中学生、高校生になって利用される小学生の方に、早い段階から関心を持ってもらうような取組も、ＪＲ西日本とあいの風とやま鉄道の鉄道事業者とも連携を図り、沿線市とも協力しまして、今年度は高岡市を重点的に行うということになっております。

また、それに加えまして駅を拠点としたスタンプラリーなどの企画など、あの手この手で機運醸成を図り、今、委員からもありましたけれども、城端線・氷見線の親近感を持っていただくとか、マイレール意識の醸成を行おうと思っています。

空港のお話がいろいろ出たのですけれども、今回の空港の愛称については、この春から混合型コンセッションが導入されまして、コンセッションの導入に伴って今度、新しい民間事業者による空港運営が開始されたタイミングで、空港の運営事業者から空港の愛称を変更してはどうかと、

このような提案があったという経緯があります。

城端線・氷見線はまだ再構築に向けて今ほど申し上げたとおり、順次取組が進んでいるという状況であり、さらに取組の具体化も進んでいきますけれども、そのときの時点の状況を踏まえて沿線市や事業者と検討したいと思います。

嶋川委員　今回本当に思ったのは、公共サービスということで皆さん公共交通を利用していただいていると思っていますので、ぜひ県民の皆さんと一緒に機運醸成を図れるようにしたいと思っております。

今日は、高岡でｅ－Ｐａｌｅｔｔｅに乗ってまいりましたけれども、ｅ－Ｐａｌｅｔｔｅから降りてうちの小学生の息子と高岡駅へ行ったところ、城端線・氷見線の新型車両「ＫＡＳＡＮＥ」のパネル展示があり、今、夏休みですからほかのお子さんもいらっしゃって、子どもたちの目に触れて機運醸成されているのだなということを、肌で感じてまいりましたので、ぜひ県民の皆さんと共に機運醸成できたらなと思っております。

谷村委員　私からは、富山地方鉄道の再構築に向けた今後のスケジュール等について２問、質問いたします。

先ほど報告もありましたが、７月に行われました富山地方鉄道鉄道線の再構築検討会にて、本線の方向性として全線維持で再構築事業を検討することを確認したということです。しかしながら、沿線首長からは具体的な費用負担の在り方が不透明なままでは判断ができないといった懸念の声も一部あったようです。

先行して議論が進む不二越上滝線や立山線との整合性を図りつつ、本線の全線維持を確実に前進させるためには、今後の明確な推進スケジュールとともに、自治体ごとの費用負担の目安や分担ルールを早期に示すことが不可欠であると思います。

本線の全線維持の方針を踏まえ、今後どのようなスケジュールで検討を進め、先行する路線を含めた地鉄全線の一体的な再構築を県主導で牽引していくのか、沿線自治体が最も懸念している自治体間の費用負担割合の考え方や具体的な試算をいつ提示するのか、県の財政支援も含めどのように合意形成を図っていくのか、板屋課長に所見をお伺いいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　先月開催されました第２回検討会・本線部会でございますが、本線につきまして、やはり先ほど申し上げたとおり方向性として全線維持で、再構築で検討を進めることを確認しまして、次回９月頃に開催する会議がございますが、こちらでは再構築事業に係る事業構造の変更や利用者の利便の確保の取組について、協議を進めることにしております。

また、先ほど検討会の話で説明したとおり、立山線については寺田駅から岩峅寺駅間を、再構築を検討する対象区間に加えたことから検討会において今後、富山地方鉄道の鉄道線全線を対象として再構築事業の検討を加速化していくことも、併せて確認されております。

今ほど委員から御質問のありました自治体の費用負担の考え方や具体的な試算、県の財政支援につきましては、次回会議で協議される事業構造の変更や利便性の確保の取組とも大きく関係してくることでございまして、こちらの再構築の議論が進む中で今後、県、関係自治体、交通事業者の間で協議しながら決めていくことになると考えております。

このため現時点では具体的なスケジュールをお示しすることができないのですが、県としましてはこの議論を加速化させてまいりたいと考えております。

谷村委員　市町側の最大の懸念というのは、財政力の違いに

よる過度な負担や分担基準への納得感だと思っています。単なる距離割や人口割だけではなく、観光面での広域的な波及効果や公共交通ネットワーク全体としての機能を適正に評価する必要があるとも思っています。

ぜひ県にはリーダーシップを発揮していただいて、責任を持って応分の財政負担と調整を果たすという姿勢を明確に示していただければと思っていますので、またよろしくお願いいたします。

次の質問にいきますが、今回の再構築事業において最も肝要なのは、富山地方鉄道の新庄社長も言っておられましたように、残すだけにとどまらず利用者を増やして鉄道を生かすことであります。また、公有民営に準ずるみなし上下分離方式の導入とともに、運賃値下げや増便、新幹線、他社路線、路線バスとの連携強化によるネットワーク拡充を利便性向上の策の柱として掲げておられます。

しかしながら、これら運賃引下げや増便などを実行するには、当然のことながら運行経費の増加や初期投資といった新たな追加費用、財政負担が伴います。この再構築を単なる赤字補塡の固定化に終わらせず、真に持続可能で実効性のあるものにするためには、施策に係る費用とそれによって得られる利用者増、増収効果のバランス、すなわち投資対効果をあらかじめ見極めることが極めて重要と考えます。

そこで伺いますが、単に路線を残すだけでなく生かす視点に立ち、運賃引下げや増便などの具体的な利便性向上策について、再構築計画の柱として県主導でどのように実現していくのか、どの程度の追加費用が見込まれ、利用者を増やすことで中長期的な営業収支がどう改善していくのか、県としてどのように精査、試算し、計画に反映させていくのかお伺いいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　先ほど申し上げたとおり次回の会議、検討会本線部会では利用者の利便の確保に関する取組も協議、検討することにしています。

先月開催した第２回の会議、本線部会では、本線分科会の最終報告の精査結果を踏まえた対応としまして、本線を持続可能な路線としていくため、利用者の利便の確保に関する鉄道施設整備――再構築事業の対象になるものの調整を進めるとともに、民間路線バスなどと鉄道駅とのネットワーク形成、それから、地域の拠点としての駅空間などの活用も再構築事業の実施に必要となる取組として、沿線自治体の皆さんと検討していきたいということを御説明しました。

このような利便性向上策につきましては、県主導で検討するということではなく、県の地域交通戦略の考えがあります。その考えに沿って、沿線自治体や鉄道事業者と共に学識経験者に御意見をお聞きしながら検討していくものであると考えております。

再構築実施計画への反映につきましては、本線に関しましては前回の会議で再構築に向けた方向性が確認された段階ということでございまして、現時点においては再構築実施計画への反映について申し上げる状況ではないと考えております。

県は事務局を担っていることもありますので、議論の加速化に合わせて先行事例でございます城端線・氷見線の認定の経緯も生かしながら、取り組んでまいりたいと考えております。

谷村委員　１つお聞きしますが、県として何か案を持っておられるのでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　利便性向上策については沿線自治体の鉄道駅を中心としたまちづくり、こういったも

のとも大きく関わっていきますので、今、沿線自治体の皆様とも情報交換等をしながら、次回の会議に向けて準備を進めているという状況です。

谷村委員　分かりました。

大門委員　私のほうからは、谷村委員と同じく富山地方鉄道の本線の再構築の件についてお伺いしたいと思っております。大分重なる部分もありますが、御了承いただけたらと思っております。

先ほど報告もありましたが、検討会において全線維持という方向性で一応決まったという話でございました。ただ、私、議事録も読ませていただきましたが、各自治体によっては温度差が非常にあるのかなという印象であります。

少し説明しますと黒部市、魚津市、立山町は再構築に対して前向きな印象でございます。ただ、滑川市、舟橋村、上市町については、煮え切らないという印象でもあります。滑川市は賛成でも反対でもないというような立場で示されておりまして、やはりどれだけ費用負担がかかるのか、最終的にそれを見てから判断したいという話でもありますし、舟橋村はこれだけの投資ですので、どれだけこの負担に見合った利得が得られるのかが見えてから判断すべきではないかとか、上市町も負担が不透明な中で安易に同じ船に乗ることはできないという形で議事録は書かれておりまして、やはり温度差があるのかなと思っております。

また、知事のほうからも民間時代に投資をしようと思ったが、想像以上に投資額が多く、投資をやめた経験があるということを例えに言っておられましたけれども、この話も後になって、やはりのめないという話もあるのではないかというように、これから全ての各沿線自治体が足並みをそろえて進めるということが、非常に大事なのかなと感じているところでもあります。

私の住む滑川市におきましては、このお盆休み、いろいろな方々と意見交換をする機会もありまして、富山地方鉄道の話もたくさんありました。やはりその中で意見が多かったのは、富山地方鉄道の維持をすることは理解できるけれども、費用負担に関してはアレルギーがあるという方が、どちらかというと多い印象でもあります。市長としても市民の税金を出して維持をする、しないということを決めますので、やはり市民にとって納得できる形に最終的にしたいということだと思うので、今も賛成でもない、反対でもないという立場であるのかなと思っております。

特に、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道が並行する区間でもありますので、駅を中心としたまちづくりも二重の投資にもなりますし、10年後、同じ並行区間の議論をしていても、単なる議論の先送りという苦しみをまた御理解いただけたらなと思っているところでもあります。

そこで、各沿線自治体の温度差があるわけですけれども、今後その温度差を埋めていくことが非常に大事だと思っておりますが、どのように温度差を縮めていくのか板屋課長にお伺いしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長　先月開催した会議では、特に費用負担に関しまして沿線自治体の首長さんからも慎重な御意見はございました。知事からは最終的な方向性を出す前に費用負担の議論に入ると収拾がつかなくなるということと、それで議論が前に進まなくなることを説明したということで、会議の取りまとめとして、本線の方向性については全線維持で再構築の検討を進めることが確認されたところでございます。

県の地域交通戦略でございますが、地域交通ネットワークの目指すべき姿として、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが１つにつながるネットワークを県全体で

形成し、持続可能で最適な地域交通サービスの実現、これを掲げております。こちらにつきましては、富山地方鉄道の鉄道線の目指すべき姿と共通するものと考えております。

富山地方鉄道鉄道線の再構築の検討に当たりましては、これまでも県地域交通戦略の考えに沿って進めることを度重ねて申し上げております。この戦略につきましては自治体、交通事業者などと共に議論を積み重ねて取りまとめたものでございまして、富山地方鉄道とも重なる目指すべき姿も戦略の考え方に沿って沿線自治体の皆さん、交通事業者の皆さん、御理解いただいているものと認識しております。

県としては、富山地方鉄道の検討において自治体間の意見が異なる場合も考えられますが、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で、引き続き学識経験者の御意見をお聞きしながら、沿線自治体や交通事業者と共に議論を加速させてまいりたいと考えております。

大門委員　県としての調整は非常に大変かもしれませんけれども、大切なポジションだと思っております。沿線自治体が気になっているのは、やはり費用負担とか負担の割合だと思っております。そしてまたどれだけ投資をして、どれだけの利用が増えるのかという部分にあるのかなと思っておりまして、それをより明確にしていくことが非常に大事なことかなと思っているところでもあります。

資料を見てみますと、全線を維持するということには、10年間で大体127億円の費用がかかるという話がありました。恐らくそれが１つのベースになってくるのかなと感じております。

そうした中で新しく新庄社長が富山地方鉄道の社長になりましたけれども、この前テレビのインタビューで再構築事業を行った場合、何をしたいかという話があり、運賃を

下げていきたい、そして本数を増便していきたい、そして、他社との連携をしていきたいという話がありました。そういった内容は今回の127億円の中に入っていないような内容だと思いますので、投資金額はより大きくなる可能性があるのかなと思っているところでもあります。

そうした中で各市町村は、やはり全体の金額を知りたいわけです。何パターンか出していく必要があるのかなと思っています。120億円でこれぐらい利用者数が増える見込みがある、例えばそれよりも金額が増えた150億円だったらこれだけ利用者増になるとか、そういったパターン化が必要かなと思っており、各市町村に提示していただきたいなと思っておりますが、板屋課長の認識をお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　先ほど前回の第２回の会議で本線部会の最終報告を鉄道事業者が現場目線で精査を行いまして、今後10年間の鉄道施設維持管理費や安全性・快適性向上に要する費用をお示ししております。

一方で、利用者を増やす取組に関する費用については、実施の有無を含め調整を図る必要があるということから、その時点においては精査できる状況がなかったということで、最終報告の費用を一旦据え置いているというような状況にございました。

今後は再構築に向けた検討を進めるため、次回９月頃に開催する会議で事業構造の変更の内容、それから、利用者の利便の確保の取組について協議すると申し上げておりますので、事業規模につきましてはこういった事業構造の変更の内容や利便の確保の取組、こういったものを踏まえた上で、明らかになってくると考えております。このため次回会議で協議する前ということでございますので、現時点では複数のケースを示しながら検討を進めるかどうかについて申し上げることはできないということでございます。

大門委員　そうしたら９月では、こういった方策があるという案を示すだけという認識でよろしいでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　今、次回の９月頃の会議に向けて、いろいろ準備、調整を進めているところでございますので、現時点でどういった形で議論を進めていくかというところは、今の段階では申し上げられないということです。

大門委員　そうしたら取りあえずこれからいろいろと進めていくわけですけれども、やはりこれぐらいの投資でこれだけ利用者が増えるということをしっかりと示していただきたいと思っております。それが９月は無理であれば次の検討会なりにしっかりとそういったことを示していただいて、全体の金額も示した上で進めていっていただきたいと思っております。この件に関してはいかがでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　今ほど申し上げたとおり沿線自治体においても市民、それから町民、村民の方いらっしゃいますので、全体金額みたいなものをお示しして、当然税金でその後、予算も出てくることでございますので、そういった議論につなげられるような形で進めていきたいと考えております。

大門委員　そうしたら９月は難しいかもしれないですけれども、ぜひしっかりと進めていっていただきたいと思っておりますし、それと同時に全体の金額が出れば、負担割合もこれから議論の１つになってくるのかなと思っております。

令和８年度は各沿線自治体が支援しまして全線維持をしました。これは駅の数であったり距離であったり、また、財政規模で考えて支援をした形になっているのかなと思っています。

ただ、富山市に関しましては財政規模ということで応分に負担していただいておりまして、今後そういうことはし

ていかないという答弁が議会でもあったのかなと思っております。

そうした中で、負担割合は各市町村によって大きく注目すべき点なのかなと思っておりますが、基準をどのように考えていくのか、滑川市は便益で考えるべきではないのか、はたまた城端線・氷見線が１つの考え方であるという考えがあると思いますけれども、その考え方についてお伺いしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長　再構築計画事業の費用負担の考え方ということでございますが、今、県の先行事例である城端線・氷見線の例では、施設整備費用及び経営安定支援については均等割のほか、駅数、利用者数、固定資産税を指標として、直通化に関するものについては直通化の効果などを勘案して、沿線４市が協議の上、負担割合を決定されたと伺っております。

また、今年度の富山地方鉄道ネットワーク維持補助金の市町村負担分につきましては、沿線７市町村が協議された結果、列車走行キロと標準財政規模のそれぞれの案分率を平均して算出されており、最近の事例では市町村間で協議の上、負担割合を決定されているという状況にございます。

再構築事業に向けましては、市町村の負担を考えつつ検討を進める必要がございます。ただ、本線についてはまだ方向性の確認を終えた状況であることから、先ほども申し上げましたが、今後はまず事業構造の変更を議論して、さらに利用者の利便の確保に関する事項の検討を行った上で、再構築事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について詰めていく必要があるということでございます。

市町村間の負担割合につきましては、今ほど申し上げたとおり最近は沿線自治体で協議して決定されたケースが続いているのでございますが、現時点では負担割合の考え方

を申し上げる状況にはないと考えております。

大門委員　最後の大詰めになれば、負担割合も決めていかなければならないのかなと思っているところでもあります。ここが本当に難しいところかなと思っておりますが、また検討の上、お願いしたいと思っております。

最後の質問にいきますけれども、負担の金額について、先ほど話しました令和８年度に関しましては、６億円を富山地方鉄道も含めて支援しました。県が２億円、沿線自治体が２億円、富山地方鉄道が２億円を負担したということであります。

そこで今回の再構築事業に関しましても、私は富山地方鉄道側にもある程度金額を負担してもらうことは、大事なのかなと思っているところでもあります。民間企業でもありますし、やはり全てが全て各自治体でお願いするということは、なかなか納得がいかない部分もあるのかなと思っているところでもあります。

城端線・氷見線に関しましては、ＪＲ西日本が大きな母体でありましたので、大きな金額を出していただきましたが、富山地方鉄道に関しては、それとは違う事情があるとは分かっておりますけれども、やはり民間企業ということで、そういったところはしっかりとお願いするべきなのかなと私は思っているところですけれども、そこの負担についてはどのようなお考えかお聞かせください。

板屋広域交通・新幹線政策課長　富山地方鉄道の負担ということで、直近の事例では今年度、富山地方鉄道ネットワーク維持補助金というものがございまして、富山地方鉄道の鉄道ネットワークを維持するため、今年度に限りまして収支差の一部、これを公的負担するということで、富山地方鉄道の一定の負担を前提に県、沿線市町村、富山地方鉄道で合意した経緯がございます。

一方で、今から議論する再構築事業につきましては、鉄道事業の事業構造の変更をした上で利用者の利便の確保に関する事項などを定め、県、沿線自治体、交通事業者により費用負担の割合を定めまして、一定の期間で連携しながら、先ほども御指摘があった利用者数の増加ですとか、収支改善につなげていくために取り組むということでございます。

このため再構築事業の費用負担については、今後、再構築事業の議論が進んでいくわけでございますが、そうした中で県、沿線自治体、交通事業者との間で協議しながら決めていくことになると考えておりますので、次回会議９月頃にありますので、再構築に向けた議論について進めていきたいということでございます。

大門委員　今の段階ではなかなかそこまでということでありますけれども、私は、そこに関しては負担を求めていっていいのかなと思っておりますので、また検討に入れていただけたらなと思っております。

瀬川委員　私からは、２問お願いいたします。

城端線・氷見線の話ですけれども、再構築計画に基づき２年半後にあいの風とやま鉄道に移管することになりまして、その際、新型車両が導入される予定となっています。運行本数、大幅な増加が予定されていまして、城端線は42本から60本、氷見線は36本から58本、大体合わせて1.5倍という程度かと思っております。

鉄道と軌道で少し話が違うのですけれども、この４月から万葉線は省令の改正に伴いまして、新卒の高校生に対して運転士の募集を始めました。これは現状で４人運転士が足りなくて、高校生にもその門戸を広げようというものであります。

万葉線は１つの車両に対して３人の運転士が必要と計算

されているようで、城端線・氷見線は再構築に伴いまして車両を24両から34両にする予定だと伺っております。ということは10両の増加なので、万葉線の計算を単純に当てはめると、30人ぐらいの運転士が新たに必要という計算になるかと思います。

運行体制の強化に当たりまして、城端線・氷見線に関しては現状何人程度の増員が必要と見込んでいるのか、そして、確保していくことになると思うのですけれども、２年半後に迫ってきている中、どの鉄道、軌道も運転士の確保が非常に課題となっている現状がありまして、どのようなスケジュールで運転士の確保が進められる予定なのか、村田城端線・氷見線再構築推進課長にお伺いしたいと思います。

村田城端線・氷見線再構築推進課長　現在、城端線・氷見線の再構築実施計画では、今、言われましたように朝夕の通勤・通学時間帯の混雑緩和、また、待ち時間短縮のために運行本数の増加と、パターンダイヤの導入を予定しております。

また、あいの風とやま鉄道へ事業主体が変更した後、そのとき経営者が替わるということなので、その際にやはり安全かつ円滑な運行ということで運転士や技術系の要員につきましても、計画のほうでＪＲ西日本に協力を行っていただいて、運転士や技術要員の出向等について事業主体の変更までに関係者で協議の上、決定していくと記載しております。

このため、今回ＪＲ西日本から現在設計中の新型車両でやはり機能も少しかかりますので、そのほかに先ほど報告いたしました、委員からもありました第６回の会議で議論しました増便及びパターンダイヤ、これらを踏まえまして具体的なイメージが示されましたので、運行に必要な運転

士や、ほかに技術者も要りますので、そういったものの人数をＪＲ西日本とあいの風とやま鉄道において現在、精査を進めているというところでございます。

ＪＲ西日本からの運転士等の出向や路線に必要な社員の確保、育成方針、これらについても事業主体変更までのスケジュールを含めて、今、関係者で協議を進めるということにしております。

あと運転士の確保、これらの出向に必要なものにつきましては、今年度、あいの風とやま鉄道へのほかにも鉄道施設の譲渡であるとか県及び沿線市の出資、あるいは県及び沿線市、ＪＲ西日本からの経営安定基金への拠出、こういったものを今後の路線収支の算定とかと含めまして、城端線・氷見線事業構造変更プログラムという形で現在、取りまとめを進めているところでございます。

引き続き沿線市や鉄道事業者と共に、再構築事業の円滑な実施や安全運行に向けた体制整備に取り組んでまいりたいと考えております。

瀬川委員　ＪＲ西日本から出向等も考えられているということですが、増便しますので、今富山県内の鉄道に関わってくださっているＪＲ西日本の方より、確実に多い人員が必要となると思いますので、どこも取り合いの状況になっておりますから、計画的に皆さんも参画して進めていただければと思います。

次の質問ですけれども、この話とも関連しまして通常でいくと車両には運転士が必要ですが、車よりもむしろ自動運転がある意味進んでいる部分も多くありまして、免許の要る運転士ではなく、添乗員だけでも可能な自動運転の技術も発達しております。車だとレベル２とか３とかになり、鉄道の場合はＧｏＡと呼ぶようですけれども、既に運転士ではなく添乗員で走っている、あるいは添乗員さえもいな

い状態で走っているものも全国的にはございます。

そこで城端線・氷見線に新型車両が導入されますが、将来的な自動運転技術の導入を考えると、人の関与を低減できる機能やシステムがあったらいいなと思っているのですけれども、２年半後に新しく入れますから、新しく入れてしまったら耐用年数で想定している期間は、自動運転の技術が幾ら発展しようともあまり新型車両には関係ないのか、あるいは自動運転が進み、実装が進めば城端線・氷見線にも取り入れられるような仕組みになっているのか、現状の認識を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　委員が言われるように近年、全国的にも運転士あるいは保守の作業員不足が深刻になっており、運転士が乗務しない自動運転の導入は、全国的にも求められているところでございます。

鉄道における無人での運転、自動運転――いわゆるＧｏＡ４というもので一番上にあたりますが、これは踏切のない高架等である、あるいは駅にホームドアが設置されているというように、国の定めた技術基準が大変高くて、人が容易に線路に入れない新交通システムのゆりかもめなどでの前例となります。

ただ、今言われたように、城端線のように踏切がある一般の路線では安全、安定輸送の観点からやはりなかなか導入が難しいということで、国におきましても令和４年に検討会で議論しまして、運転士以外の係員を乗せる案も含めて、技術的要件の取りまとめを行われたということです。

取りまとめによりますと無人での自動運転や、それに近いレベルの自動運転だけでなくて、緊急停止等だけを行う運転士以外の係員が乗務するレベルでも、安全性の観点から車両だけでなく、地上にも立入り防止柵等の設備が必要ということで、どうしても路線全体の安全機能の向上が求

められるという結論をいただいております。

現在設計中の新型車両でございますけれども、自動運転を直接可能にする機能や設備はございません。ただ一方で、運転士の負担軽減につながるものとして、例えば車両の側面にカメラを新たにつけるほかに、異常を自動的に検知して緊急停止する機能を設ける予定にしております。

ＪＲ西日本に確認したところ、まず車両自体に具体的な使用年数、耐用年数というものは決まっておりませんが、人の関与を低減できる機能とかシステムについて、新造車でなくても既存車両に追加、改造の検討は可能であるということですけれども、なかなか自動運転そのものになってくると難しいと聞いております。

今後も人員不足への対応、あるいは運転の負担軽減については大切なテーマだと考えておりますので、車両だけでなく設備、運用面も含めました先進的な取組につきまして、鉄道事業者と連携して情報収集に努めてまいりたいと考えております。

瀬川委員　よろしくお願いします。

藤井委員　では、私からも質問をさせていただきます。

板屋課長ばかり答弁に立つ機会が多くて申し訳ないのですけれども、富山地方鉄道鉄道線の再構築について、私からも幾つか確認させていただきたいと思います。

板屋課長も答弁の中で今は申し上げられないというか、ちょうど協議の途中でもあり、なかなか明確にイエス・ノーが答えにくい状況ではあると思いますので、基本的な考え方というところを整理させていただきたいなと思っております。

第２回の富山地方鉄道線の再構築検討会では、全線を対象として今後、再構築事業の検討を加速化していくという方向性は確認されていますが、ある自治体の方といろいろ

お話ししていると、この言葉の裏側には３路線を同時に申請することで、事業をより効率的に進めるというやり方も想定された上で、こういったことを考えて御発言があるのではないかという御意見をおっしゃる方もいらっしゃいました。

要はこれまでだと富山市が不二越上滝線を、そして立山町が立山線を、そして本線が各沿線自治体協議の上で県が今、主導的にという形でやっていますけれども、富山地方鉄道はネットワークでつながっているわけですから、それぞれ分科会はやっているものの、再構築事業の申請においては、３線同時に申請するというやり方が効率的であるという考え方もあるだろうと思っています。また答えにくいのかもしれませんけれども、申請のプロセスに関して板屋課長にお伺いしたいと思っております。

板屋広域交通・新幹線政策課長　前回の会議で寺田駅から岩峅寺駅間も再構築の検討をする対象区間になったということで、富山地方鉄道の鉄道線全線が再構築事業の対象になったという変化がございました。

これまで富山地方鉄道の鉄道線については路線ごとに課題が異なることから、３路線に分かれて議論をしてきましたが、今後は鉄道線全線を対象として再構築事業に係る費用負担の議論を進めていくことになります。その際には各路線との整合性も必要となることから、全体を見通した検討会において沿線自治体、交通事業者と共に検討を加速化するという状況にございます。

今ほど申し上げたとおり鉄道線全線が再構築事業になったということで、いろいろな考え方も出てくると思いますが、再構築実施計画を３路線同時に申請するかどうかというところまでは、現時点では本線を方向性として全線維持ということが決まったばかりということで、具体的に申請

の仕方というところまでは明言できない状況にあるということだけは御理解いただきたいと思います。

いずれにしてもこの件につきましては今後、再構築の議論が進む中で学識経験者のほか北陸信越運輸局からも助言をいただきながら、県、沿線自治体、交通事業者で協議しながら申請方法も決めていくことになるのかなと考えております。

藤井委員　もう少し私が直接的に説明すると、３路線同時に申請することを既に前提として決めているわけではないが、３路線同時申請ということも、検討プロセスの中から排除しているものではないということでよろしいですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　３路線全体で議論していくことですが、申請の仕方については議論しているわけではないので、３路線全体にするのか、ばらばらでやるのかの議論はまだ協議する前ということで、少なくともそういったものを排除しているものではない状況にございます。

藤井委員　それが３路線全体で申請するものであるというふうに誤解されている方もいらっしゃるようなので、そのあたりは次の検討会等で整理されると、よりよいのではないかと感じております。

もう１つ、先ほどから費用負担の話もございます。これまで御答弁の中では県と沿線自治体の負担割合は安全性・快適性の向上事業と同様の考え方が妥当であるという御答弁もありました。先ほどからの御説明もあるわけです。ただ、費用負担割合について、県と沿線自治体が折半であるという話と、沿線自治体の中でどのように費用負担割合をするかという２段階があると思うのですけれども、私は県と沿線自治体の折半という考え方、これが仮に県が３で沿線自治体が２とか、もう少し２対１というように負担割合が変わることもあり得るのかどうかについて、板屋課長に

お伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　富山地方鉄道のこれまでの支援を御説明しますと県と市町村の負担割合についてでございますが、例えばレールや枕木の交換などの安全性・快適性の向上、こちらについて令和５年度からは事業者の負担を求めずに国の補助を除いた部分につきましては、県が費用の半分を負担し、残る半分は沿線７市町村で負担しております。

それから、先ほども説明いたしましたが、今年度の富山地方鉄道ネットワーク補助金につきましては、運行主体である富山地方鉄道の一定の負担を前提として、県と沿線市町村の負担割合は１対１で折半しております。

いずれの負担スキームも各市町村では公共交通を自分事――マイレール意識を持って負担いただいているものと、これまでもそう考えておりまして、県と沿線自治体の負担割合はこれまで同様とするのが妥当ではないかと考えております。

藤井委員　議論のまだ途中で、私も再構築検討会の議事録なども読ませていただいて、各自治体にも非公式ながらヒアリングさせていただいたりする中で、やはり私が今一番感じているのは、富山市の新庄というエリアですが、既に本線の駅が３つあって比較的利用者が多い駅ではありますけれども、住民の１割ぐらいの人しか実際利用もしていません。よって９割ぐらいの人はよく分からないと、ただ何かお金がたくさん出ていくことに関しては、どういうふうに理解すればいいのだろうかという感じです。

滑川市のほうも、アンケートを取ると今のところ１割ぐらいの方しか負担に対して御理解がないということから、住民の理解というか、沿線に住んでいらっしゃる方すらマイレール意識の醸成のない中、今後スタートしていくこと

が、何か我々は投資だとか再構築だとかという言葉を言っているのですけれども、ある詳しい方からは、投資というより救済、再構築というより先送りでしょうというふうに、厳しく私に問われる方もいらっしゃるわけです。

これは１人の、１つの県民の声だとも思います。なので、こういった声に対してきちんとした説明責任を、私を含めてしっかり議会及び県当局が説明責任を負うものだと思ったときに、説明責任を負うにはまだ理解が足りていないなと思っておりまして、今後の検討会の議論が深まることを期待していますし、私たちにもぜひそういう状況を提供いただきたいなと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

続いて、マイレール意識に関わることで、ＭａａＳアプリを活用した公共交通の利用促進をお聞きしたいと思います。

富山県も含めて今、ＭａａＳアプリ「my route」を推進しているところです。サービス開始からのダウンロード数の推移とか現在のユーザー属性の特徴とか、デジタルチケットの販売状況とか現状について、黒﨑課長にお伺いしたいと思います。

黒﨑交通戦略企画課長　県では、県内の交通事業者も参画しております富山myroute推進協議会と連携いたしまして、ＭａａＳアプリ「my route」を令和４年10月から県内全域で運用しております。

御質問のアプリのダウンロード数の推移でございますけれども、県内全域展開の初年度であります令和４年度は、10月ということで半年間ですけれども、4,760件、２年目の令和５年度は7,121件、令和６年度は7,948件、令和７年度は１万1,552件と着実に増加しております。

また、ユーザー属性の特徴でございますけれども、男女

の割合でいきますと男性の割合が58％、女性の割合が42％、年代別でいきますと34歳までが44％、35歳から54歳までが46％、55歳以上が10％となっておりまして、男女の区別なく比較的若い世代の方を中心に「my route」を御利用いただいているものと認識しております。

次に、デジタルチケットの販売状況でございますけれども、令和７年度は２万2,559枚を販売いたしまして、これは前年度よりも約7,500枚増加しております。県内全域での運用開始の令和４年度以降、毎年増加しております。チケットにつきましては単に公共交通を利用するだけではなくて、公共交通を中心としたライフスタイルへの転換を促す、便利でお得なチケットを順次造成してきております。

また、決済の手段につきましても、当初はクレジットカードのみでしたけれども、高校生でも利用できるＰａｙＰａｙでの支払いも可能としたところでございまして、こうした取組もありまして、チケットの販売枚数は伸びてきているものと認識しております。

藤井委員　利用者の属性のところで、県内と県外みたいなものは分かりますでしょうか。

黒﨑交通戦略企画課長　購入者の居住地の情報、県内、県外につきましては、アプリの運営会社が個人情報として収集しておりまして、県のほうでは利用者別の購入データというのは保有していない事情があります。詳細な県内、県外の割合はお示しできない状況でございます。

藤井委員　その前提で例えば「とやま１日乗り放題きっぷ」は、どちらかというと県内の人よりも県外の観光客の方のほうが、よりお得に感じられるのではないかなと思っております。

お得にお出かけを促進するデジタルチケットを複数販売されていて、いろいろな工夫をされているなと見ているの

ですけれども、県内利用者と県外利用者で購入されるチケットの傾向が異なるのだろうと思っています。先ほどデータでなかなかお示しすることができないとあったのですが、マーケティング的な傾向は言えるのではないかと思うのですけれども、このあたりお答えできる範囲で黒﨑課長にお伺いします。

黒﨑交通戦略企画課長　購入データの細かいデータは先ほど申し上げたとおりでございます。ただ、チケットの特徴ですとか販売枚数、これまで我々やmyroute推進協議会のほうに寄せられた問合せ等を踏まえた認識でお答えさせていただきます。

御紹介いただきましたとおり、「my route」では様々な場面で御利用いただける多彩なデジタルチケットを販売しております。今、御紹介いただきました「とやま１日乗り放題きっぷ」ですけれども、北陸新幹線の開業を機に当初は紙ベースでチケットを造成しまして、途中から「my route」でも販売、デジタルチケットでも販売しているところであり、主に観光客を中心とした切符でございます。

また、ほかにも北陸エリアの周遊観光に便利な３県の並行在来線が２日間乗り放題となります「北陸３県２Ｄａｙパス」といったようなチケットもございます。

また、県内、県外を問わず幅広く利用されている切符としまして、富山地方鉄道の富山市中心部の公共交通機関が乗り降り自由となります「市内電車・バス１日フリーきっぷ」についても販売枚数は増えている状況です。

チケットごとに枚数について差異はございますけれども、昨年度につきましては大阪・関西万博のほか、富山市がニューヨーク・タイムズの世界で行くべき52の都市の１つに選ばれたということもございます。そういったインバウンドの影響もありまして、全体として販売枚数は伸びており

ます。今ほど申し上げた３つのチケットというのは、実は「my route」の中でも売れ筋のチケットでございます。

一方で、日常使いを念頭に置きました県内の利用者向けのデジタルチケットも販売しておりまして、例えば映画鑑賞ですとかサウナと公共交通を組み合わせたチケット、あるいは親子でお出かけする際の利用を想定したチケットもございます。販売枚数につきましては先ほど売れ筋と申し上げたチケットに比べると少ないですけれども、堅調に推移していると考えております。

また、特徴的なものとして「サッカー×グルメ満喫バス往復チケット」というのもございます。これは富山駅から総合運動公園までのバスの往復の乗車券プラス、スタジアムで使える500円のグルメクーポン、これが通常でそのまま足していくと1,500円ぐらいになるものが1,000円ということで大変お得なチケットでございます。

こちらのほうは、県内利用者はもちろんですけれども、県外から観戦に訪れる相手方のサポーターの方にも御利用いただいていると聞いておりまして、そういうチケットによって購買層もいろいろ変わると思いますけれども、様々なニーズに対応したチケットを企画、造成しておりまして、今後も幅広い利用を期待しているところでございます。

藤井委員　ちなみに今の企画のチケットで飛行機の利用とデジタルチケットをセットにするみたいな計画は存在するのでしょうか。

黒﨑交通戦略企画課長　富山市の街なかで使えるチケットが２種類ございまして、１つは駅を利用したり富山市中心で利用されるもの、もう１つは「富山空港まちなかフリーチケット」ということで、富山空港から富山市中心までの路線バスと、富山市内への飲食などに使えるチケット、これは通常のチケットよりも使用期間も長くて、30時間使える

チケットがございます。

藤井委員　やはり観光客の方々に利便性の高い移動を提供することで、富山での観光地は比較的分散しておりますので、そこをいろいろな形で交通機関を利用していけば、ＭａａＳアプリは、マイレール意識もですが、もう１つは観光促進という意味でも重要な活動になるのではないかなと思っています。

最後になります。

観光客向けにＭａａＳアプリの利用促進をするためにも、観光推進局と連動した、もっと積極的な広報ＰＲ活動があってもいいのかなと思っています。とやま観光ナビの中でもＭａａＳアプリの紹介はされていますけれども、チケットの詳細までは正直ないので、例えば新しいチケットの発売がされれば、それをもっと告知していくとか、先ほどもありましたけれども、空港の利用とか、飛行機とのセットみたいなことも検討していいのではないかと思っております。このあたりの広報ＰＲ活動を含めて、今後の計画について黒﨑課長にお伺いします。

黒﨑交通戦略企画課長　ＭａａＳアプリ「my route」ですとか、そのアプリで販売するデジタルチケットにつきましては、継続的に各種イベントで周知するなど普及拡大に取り組んできております。

観光客を対象とした観光推進局と連携した取組ですけれども、今ほど御紹介いただきましたとやま観光ナビのほうに、「とやま１日乗り放題きっぷ」を実際に利用したレポート記事を掲載しております。様々な交通機関を乗り継いで車両そのものであったり、沿線の食事、スイーツ、観光施設を紹介する記事を掲載しております。

また、ポスターやチラシにつきましては、観光推進機構や県観光案内所、観光協会、あるいは県内の宿泊施設等に

も配置をしているところでございます。

また、昨年度ですけれども、県内の宿泊施設に御協力をいただきまして、各客室にチラシを置いてダウンロードを促したり、チケットを周知したところでございます。

ただ、アンケートも同時に実施しましたが、「my route」を知らない、特に観光客の方は知らないと回答した方が多くて、さらなる周知は必要と考えております。

今年度、「my route」につきましては観光客にとどまらず、日常使いも含めて認知度をさらに高めていくことが必要と考えておりまして、県の地域交通戦略の周知を図りますとともに、「my route」の活用方法について、県内全市町村を巡回して広くＰＲすることとしております。観光客にも広く普及できるように工夫してまいりたいと考えております。

亀山委員　私のほうからも富山地方鉄道の再構築について、議員それぞれ関わる自治体間の費用負担割合の考え方が違うのではないかなと思っております。立山線の再構築に係る費用負担について、検討会の立山線部会報告資料において、観光路線として位置づけられている寺田駅から立山駅までの区間が立山黒部アルペンルートのアクセスを担い、県全体の観光、経済に寄与するという路線の性格を今後、県と沿線自治体との負担の在り方にどのように反映していく考えなのか、県としての見解を板屋課長にお願いいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　立山線の関係の御質問ということで、先月の立山線部会では立山線の費用負担についての具体的な議論は、まだ行われていない状況でございます。このため会議において知事からは、再構築実施計画には事業の実施に必要な資金の額及び調達方法も記載する必要があり、事業者も含めた関係者で費用負担について協議

を進める必要があると申し上げております。

また、その後に開催された検討会本線部会では、複数の首長から本線に対する自治体の費用負担への意見が出された中で、立山町の舟橋町長からは、立山線につきまして早急にどれだけの費用負担が必要になっていくか、特にイニシャルコストについては試算をしていきたいという御発言があったところでございます。

したがいまして今後、立山線に関しても再構築の議論が進む中で、自治体の費用負担について検討、協議していくことになると考えており、現時点で観光路線という性格の負担の在り方への反映についてということに関しては、お答えする状況にはないと認識しております。

亀山委員　今の時点、現時点ではということですから、この後は含まれるかもしれない、要するに甘い考えかもしれませんけれども、そういうことかなと答弁を理解させていただきました。

次ですけれども、県は将来、沿線市町村に費用負担が生じる場合、今の話ですけれども、例えば令和８年度は立山町が2,400万円の負担と、もともと1,860万円だったものがそれだけに跳ね上がった流れからしますと、その次はどうなっていくのかと、住民も不安がっているということがあります。

これは住民の税金で賄うことになるため、それぞれの市町村で意見を聞き、民意をまとめていくことが大切と考えます。再構築事業に係る費用負担の枠組みを決定するに当たって、沿線自治体が住民に対し、事業に必要となる経費や自治体の負担見込み、その算定の考え方などを示した上で、住民の意見を把握できるようにすることが重要と考えるが、県はどの段階でどのような情報を沿線自治体と共有し、住民への説明や意見聴取につなげていくのかお伺いし

ます。

板屋広域交通・新幹線政策課長　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は、住民の皆さんに自分事として考えていただくことや今、地鉄の再構築の検討状況などに関しましても正確な情報を伝えまして、住民の皆様の御意見を把握することは大変重要なことでございます。

このため検討会、部会は共に全て公開で実施しておりまして、会議資料や議事録などは県及び沿線自治体のホームページで速やかに公表している状況にございます。５月に第１回目の検討会を開催した際に、知事からはこれらの公共資料を沿線自治体において住民の皆さんとコミュニケーションを図る際に活用いただき、議論を深めていただきたいと発言されているところでもございます。

また、立山線の再構築事業につきましては、事務局である立山町で調査、検討を進められている段階でございまして、先月の第１回立山線部会において先ほども申し上げたとおり、知事からは事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、事業者も含めた関係者で協議を進める必要があるという旨をお伝えしたところでございます。

知事から申し上げております必要な資金の額、調達方法は今、委員から御指摘いただいた住民の意見を把握していく上で大変重要な項目でありまして、そのため立山線部会においては議論、検討を加速化していただく必要があると考えております。

永森委員長　質疑の途中でございますが、ここで暫時休憩したいと思います。休憩時間は10分間といたします。

〔休　　憩〕

永森委員長　休憩前に引き続き会議を開きます。

鹿熊委員　私からも、富山地方鉄道の再構築に向けた議論について質問するわけでございますが、これまでも多くの委

員の皆さんが質問された、また、答弁がありましたのを踏まえて、重複を避けながら論点がなるべく明確になるような質問をしたいと思っております。

そこで、まず第１点ですが、９月に予定されている第３回再構築検討会で協議するテーマは何かということでありますけれども、知事が前回の会議の最後に次回の会議においては再構築事業に係る事業構造の変更の内容が１点、精査結果を踏まえた対応について、それから、利用者の利便の確保の取組について、それらを協議できればと考えておりますとありました。

それを基に、まず先ほどからの答弁にも事業構造の変更の内容というように、変更ということがよく出ています。これは何なのかということです。城端線・氷見線の場合は事業主体の変更――まさに変更であったのですが、これは何を意味するか定義をまず確認したいのです。

板屋広域交通・新幹線政策課長　まず事業構造の変更ということがありまして、再構築事業の実施計画を策定するに当たりまして、事業構造を変更する必要があるということで、大体４つのパターンがあります。１つ目が上下分離方式、２つ目がみなし上下分離方式、３つ目が重要な資産の譲渡、４つ目が城端線・氷見線の事例であります事業移管――ＪＲ西日本からあいの風とやま鉄道に事業移管すると、大体この４つのパターンがあるということでございます。

鹿熊委員　４つのパターンがあり、それについて議論するのが１つのテーマだと。

それから２つ目、精査結果を踏まえた対応についてということについても議論したいと言っておられます。これが何を意味するかというと、富山地方鉄道のあり方調査事業報告の精査結果のことで、その４番に精査結果を踏まえた対応というのがあって、このことを知事は言っておられる

わけです。

これは何かというと、本線を持続可能な路線としていくため、利用者の利便の確保に関する鉄道施設整備の調整を進めるとともに、再構築事業の対象とならないが、必要と考えられる次の取組に対して、沿線地域において県と地鉄等と共に具体化の検討を進めると。１つ目は民間路線バスあるいは公営バス、デマンド交通などと鉄道駅とのネットワークの形成、２つ目は沿線自治体の都市マスタープランや立地適正化計画との連携、３つ目は地域の拠点、例えば学びとか交流とか子育て、地域の拠点としての駅空間等の活用、４つ目は免許返納、子育て等、地域の生活路線との連携、５つ目が観光、宿泊施設や商店等との連携、鉄道に乗りたくなる仕掛けづくりと、これらについても議論したいと言っておられるわけです。

このことですが、これは先月の会議で本田専門委員も、このことはとても大事なことだと、ぜひ県それから地鉄沿線、鉄道と協議をすることが重要だと言っているわけで、これは取りも直さず、富山地方鉄道の再構築は自治体のまちづくりとの連携がとても大事だという観点から言っているわけです。

これを９月の３回目の検討会議でいきなりテーマにしたところで、深みのある議論ができるわけがないので、私が気にしているのは、この７月から９月までの２か月、まさに今のこの暑い時期に検討会の表舞台とするならば、舞台の下あるいは水面下で、事務局同士でこれらのことについて相当詰めた議論をしていないと、９月の検討会の議論は全く深まったものにならないと思っているのです。

それで、これは沿線市町村の取組がなければ、今言った５項目は深まりようがないので、果たして沿線市町村はこういったことについてどれだけの問題意識があって、議論

がなされているのかということ、それに対して県が市町村のこういった話合いが進むような誘導するような取組が行われているか非常に気になるので、質問の１番に持ってきたわけです。

すなわち、それに向けて沿線市町村や富山地方鉄道とどのような調整が今行われているのか。やっていないと困るので、言える範囲でお願いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長　利用者の利便の確保は非常に重要ということで、第２回の本線部会の会議では本線を持続可能な路線としていくため、利用者の利便の確保に関するまずは鉄道施設の整備――これは再構築事業の対象になるもので、各沿線市町村にどういったものがあるのかというような話、それからもう１つ、この再構築事業の対象にならないですけれども、今ほど鹿熊委員から話があった５項目ぐらい会議で挙げている再構築事業の対象とならないが必要と考えられる取組、沿線地域において鉄道駅を中心にどういったことをまちづくりとしてやっていくのかということで、第２回検討会議が７月21日に行われました。その後の事務レベルで言いますと、担当課長で集まりまして、それぞれどういったことをお考えか、都市計画の話とか立地適正化計画の話も踏まえて鉄道駅を中心にどのようなまちづくり、利用者の利便の確保のためにどのような利便性向上策を考えられているかいったところの情報共有を行ったところでございます。

これはもちろん県と沿線市町村間の情報共有でもあるのですが、沿線市町村間の中でもどういうことを考えられているかということを共有するのに、非常に有益な打合せになったのではないかと思っています。

再構築実施計画に向けましては、利用者の利便の確保というところを詰めていかなくてはいけないので、我々事務

局でございます県が中心となりまして、沿線の自治体でどのような利便性確保の施策が考えられるか、今まさにそれを調整しているところでございます。

鹿熊委員　そういった調整がぜひ必要だろうと思っております。あわせて確認ですけれども、この精査結果を踏まえた対応の中の５項目について、いわゆる事務レベルでの検討が各市町村においてなされていて、それが次の９月の検討会で、それを基に検討会でのメンバーの発言になってくるという流れでよろしいですよね。

板屋広域交通・新幹線政策課長　利便性の確保ということで沿線自治体のほうでいろいろ詰めておりますが、それがまとまって形として出てくるのが９月になるのか、その次の次になるのか、そこら辺は今調整をしている段階ですので、明確には申し上げられないのですが、少なくとも沿線自治体のまちづくりと一体となった取組、どのようなことが今後考えられるのか、そういったところを県と沿線市町村間で共有している状況でございます。

鹿熊委員　それでは、２つ目の必要な事業費、資金、調達方法や分担ということについても、先ほどから当然取り上げられているわけであります。必要な資金、事業費の積み上げ、算出ということは、これからとても重要になってくると思うのですけれども、そのためにも今から９月の第３回を経て、さらにもう少し時間がかかるのだろうと思いますが、積み上げのための検討も今言いましたような事務レベルにおいて、利便性の確保から駅を核としたまちづくりなどの話合いがなければ、僕は資金の額は出てこないと思うのです。幾ら県が頑張っても、そういった１つ１つの各市町村の取組の積み上げも含めたものだと思っていますので、そういった観点からの検討になっていくという理解でよろしいでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　まず先ほど話があった事業構造の変更という話がございまして、例えば上下分離方式ですとか、みなし上下分離方式などございます。まず、どのような事業構造にするか、それによって当然必要となる資金も変わってくるということでございます。

今ほど申し上げたとおり利便の確保、これにどのような利便性向上策を実施するかによっても、全体の事業費は違ってくるということでございまして、次回の会議で事業構造の変更、利用者の利便の確保について協議するということでございます。

鹿熊委員　準備をしっかりとして、次の３回目の９月の検討会の議論がまさによく我々が言っていること、議論の加速化につながる深みのある議論がなされることを願っております。

それでは、問２に入ります。

富山空港の新しい愛称のコンセプトを生かした空港内環境の整備についてということであります。

富山空港の新しい愛称が「富山高山すし空港」に決まったわけですが、それに込められたコンセプトというものを具現化するために、看板の掛け替えはもちろんでありますけれども、やはり県民、県外のお客さん、インバウンドのお客さんを含めた空港利用者に新しい愛称の納得感、こういう意味なのかと得られるような空港内のデザインが必要だと考えております。

まず看板の掛け替えですが、どのようなものを考えておられるのですか。

山崎航空政策課長　空港ターミナルビルの屋上看板につきましては、現在、旧愛称「富山きときと空港」という形で掛けられております。新しい愛称を７月に決定したわけでございますけれども、看板の掛け替えをはじめ早急に対応す

べきものにつきましては、補正予算の計上も含めて検討している状況にあります。

鹿熊委員　現在の「富山きときと空港」も愛称ですよね。ですから看板の掛け替えは古い愛称から新しい愛称に替わるのだろうと思っているのですが、それでよろしいですか。

山崎航空政策課長　重ねて恐縮ですけれども、９月補正予算案など、予算案の中で最終的な検討を進めているというところでございますので、御理解いただければと存じます。

鹿熊委員　普通に考えて、やはり愛称が新しくなったので、旧愛称の看板は新しい愛称の看板になるのだろうと思っております。

それは一番表の看板の話ですが、内部――いわゆるターミナルビルの中において、「富山高山すし空港」という名前に納得感が得られるようなということを言いましたが、例えば富山と高山との関係性についてのパネルとか、なぜ富山がすしなのか、よく言われている多くの豊かな海産物がこういった地形から生まれているのだという説明とか、そういったものは、私は併せて必要だと思っているのです。

看板を替えてそれでよしというのではなくて、やはり愛称にふさわしい込められた意味が分かるような、納得するようなものも含めて、総合的な新愛称に伴うデザインが必要だと。後からこれを追加する、あれを追加するのではなくて、新しい愛称を決め、そしてそれを持って富山空港の利用促進に頑張っていこうということでありますから、この際しっかりと総合的な取組をしてもらいたいと思います。そこら辺の考えはどうでしょうか。

山崎航空政策課長　先月７月に決定しました愛称についてですけれども、１つの狙いとしましては富山空港及び富山県の認知度を高めて、インバウンドの誘客の促進や国際定期便の再開につなげるという観点から、世界的に認知度が高

く直感的に伝わりやすい「すし」と、国内外から多くの観光客が訪れる「高山」を盛り込んだ愛称という形で決定させていただきました。

そうした目的に沿いまして、まず新愛称の効果を最大限発揮させるということが重要になってきます。まずは富山を知らない旅行前のインバウンドへの訴求を図っていく、そして、来訪につなげていくというのが１つの重要な点になると考えております。

一方で、委員から御指摘いただきましたとおり、実際に訪れた方々が愛称のコンセプトを実感できるよう、空港内の環境整備を行うという点につきましても、愛称をきっかけとして富山県を認知いただいた上で、富山空港を玄関口として来訪していただいた方々に、本県での旅行に対する期待感などを高めていただくという観点では、非常に重要な視点だと考えております。

７月頭の新愛称の決定後、空港ターミナルビルでのすしや高山に関するポスターの掲示とか、高山市のパンフレットの配布など可能な範囲で対応しておりますけれども、先ほどの看板の話もありますし、全て対応ができているというような状態ではございません。そうしたことも踏まえまして、新愛称が決定して、それでおしまいというわけではなくて、その効果が発揮されることが重要になってまいりますので、空港運営事業者とも協議の上、御指摘いただいたような関連した取組を進めていくことで、本来の目的である国際定期便の再開やインバウンドの誘客、県内での滞在時間や消費の拡大、富山と飛騨高山を結ぶ広域周遊観光の促進などにつなげていく形で、取り組んでまいりたいと考えております。

鹿熊委員　分かりました。

菅沢委員　富山地方鉄道の鉄道線の問題を取り上げるわけで

すが、もうたくさんの方々が質問なさって、かなり重複とかあるのですが、私は私なりの観点で質問をしますので、その辺はお許しをいただきたいと思います。

最初から、そういう意味ではちょっと順番を変えたことになるかもしれませんが、まず田中局長に私は端的にお尋ねしたいことがあります。最初に、これは大事なことです。富山地鉄鉄道線の本線について、大きな課題として論議が残っておりました。立山線と不二越上滝線については、全線の維持存続とさらには鉄道事業の再構築事業による再生と活性化、利便性向上策について検討も始まるような段階に来ておりますから、２つの路線について私はよくここまで来たなという感想を持っておりますが、課題は本線でありました。

先ほどの板屋課長の報告にもあったように、７月21日の第２回の本線部会で、知事は最後の発言で富山地方鉄道本線の現状維持というまとめをされました。私は本線の現状維持を明確に知事が示されたことは、大きな画期的な１つのポイントになると思います。今後、富山地方鉄道本線のネットワークをしっかり維持していくという表明でもあるわけです。

今まで滑川以東の経営とかによって、富山地方鉄道は経営上の問題から廃止を提案するとか、滑川駅から新魚津駅の間のあいの風とやま鉄道との並行区間についても、廃止とかいろいろ議論があったわけで、そういう議論を煮詰めた中から現状維持という判断に私は物すごく評価していますが、知事の判断を田中局長はどういうふうに受け止めていますか。

田中交通政策局長　今、菅沢委員からもお話ありましたけれども、７月21日の検討会では宇都宮専門委員という学識経験者の方の御発言も実はあったので、ちょっとだけ補足さ

せてください。

要は、この会合で鉄道というものはネットワークとして機能して初めてその力が発揮されるという専門委員の御発言もあった上で、今、菅沢委員が言われたように、本線を方向性として全線維持により再構築事業の検討を加速化させるということを知事が確認したわけで、スピード感を持って対応していくという観点からは、一歩前に進んだと思っております。

菅沢委員　現状維持について私も実は７月21日の会議を傍聴し、議事録も拝読いたしました限りでは、現状維持について異議を述べた関係自治体、沿線自治体の首長さんはいなかったように思います。滑川市長もそこに異議を唱えることはなかったように認識しております。

次の質問ですが、こうした現状維持を選択する以上、今後も富山地方鉄道本線の再生、活性化、利便性向上策について、国の地域交通法が2023年に改正されておるわけでありますが、その中で一定の国の支援の下で、自治体負担で事業再構築を進めるという選択を、法律は自治体に求めているわけです。つまり鉄道事業再構築事業を選択する検討を求めているわけです。

検討会自体の名前自体も再構築検討会となっておるのですけれども、これは正確ではない。再構築事業についてこれを推進し、国の許可を得るという手続が残っておるわけで、ここに再構築検討会という表題、会議の名前をつけてしまうところが非常に曖昧だと。だから再構築が前提のような議論もあるでしょう。

私は７月21日の会議で、知事はもう１つ大事な集約をしているわけです。つまり鉄道事業再構築事業の申請や設定について、検討会は今後議論するというふうに集約したのですよ。

これは大事なことで、私は知事になぜそんな集約をしたのかと、もっとはっきりと鉄道事業再構築事業を申請して許可を求めると、その方針に基づいて富山地方鉄道本線の再生と活性化に向けた事業を進めたいとおっしゃればよかったのだけれども、これは会場の雰囲気の中で特に滑川市長の発言があったりしたので、まとめとしてはそれでよかったかなと思っています。しかし、ぜひ皆さんに考えていただきたいのは、現状維持を選択する以上、私は鉄道事業再構築事業による本線の再生、活性化、利便性向上が最適だと考えなければならないと思っているわけです。

この会議の中で、実は現状維持を判断するに至った根拠について、社会的価値ないしは社会的便益を評価したということ、そして県内で利便性、便益について二百数十億円の試算の公表も行われているわけです。そこまで議論をして準備して、この７月21日の検討会があったということであります。

社会的便益の議論の中でもう１つあればよかったなと思いますが、この辺は進行中なのかな。もう１つ、現状維持をしていく判断の中に社会的便益――クロスセクター効果と言われるように、医療、福祉、教育と公共交通が各分野に与える効果と同時に、大事なのは地域づくりの価値です。富山地鉄本線が電鉄富山から41の駅があります。滑川市内にも７つの駅、つまり地域と地域を結ぶ鉄道であり、あいの風とやま鉄道は都市と都市を結ぶ都市間の交通というように役割分担があります。

そういう意味では富山地方鉄道本線のまちづくり、地域づくりへの効果というものをきちんと議論して、評価するという観点がもう１つあれば、滑川市長の意見も突出することはなかったのではないかという印象を持っているのですが、板屋課長、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社会的便益の計測のお話があったと思います。当日、黒部の市民団体が実施された社会的便益の試算を、県の地域交通政策監が専門的な見地から便益数値の妥当性を説明したということでございまして、この試算については現時点で貨幣換算できるものだけでも非常に大きな価値があるということで、それが共有されたということでございます。

ただ、その会議で菅沢委員も御出席されていたと思っておりますが、宇都宮専門委員からは、今回の試算では多様な計測がされているが、まだまだ捉え切れていないものがあり、富山地方鉄道全線のネットワークを維持する価値は大きいと改めて感じたという発言もありまして、社会的便益の計測の試算はいろいろありますが、なかなか計算できないものもあります。その中で鉄道の社会便益の中には、こういった地域づくりの便益といった類いのものも当然含まれますが、なかなか計算してこれが幾らだというところの議論の前に、そもそも今換算できるものだけでも、非常に大きな価値があるということが共有されたと認識しております。

菅沢委員　もう１つ、まちづくりの観点で全線現状維持ということの意味合いを、もっと深める必要があるということを申し上げているわけです。そういう議論がもう少し構築されて確認されていけば、それぞれの自治体によって幾つも意見があって、その周辺のまちづくりとかいろいろあるかもしれませんが、かなり本線の今後の再生、活性化、利便性向上の議論が深まるのではないかと思っているわけです。そういう議論がちょっと不十分ではないかということを言いたいわけです。

板屋広域交通・新幹線政策課長　今ほどまちづくりの話がございましたが、富山地方鉄道はたくさんの駅がございます。

各沿線地域の駅を中心としたまちづくりが大変大切ということで、まさにその利便の確保の中で先ほども鹿熊委員の御質問に答弁申し上げましたが、こういった各沿線市町村の駅を中心としたまちづくりの中で利便性向上策、どういったものができるか、それは今、沿線自治体と共にいろいろ情報共有をしながら今後、進めていきたいと考えているところでございます。

菅沢委員　それは大いに議論する必要があるかと思います。そして再構築事業の具体的な実施方針の中でも、そういうことが豊かに盛り込まれることを、私は期待したいと思います。それは議論を深めていけば、十分可能です。

そこで板屋課長、私は現状維持を選択する以上、鉄道事業再構築事業による本線の再生、活性化、利便性向上が最適というふうに申し上げましたが、そういう認識はいかがですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　前回の会議では先ほどからお話ししているとおり、本線の方向性について全線維持で再構築の検討を進めるということで、次回の会議以降、再構築に向けて例えば事業構造の変更ですとか利用者の利便の確保とか、そういった協議をしていくということでございます。今後、再構築事業について県、沿線自治体、交通事業者間で協議していくことになります。再構築事業に向けて協議を進めるとそういう段階にございます。

菅沢委員　私は次回の会議ぐらいで、最適な鉄道事業再構築事業の申請、国の認定を得る方向への確認を、ぜひ満場一致で実現していただきたいなと思います。むしろ問題は、滑川市長が費用負担のことにかなり問題意識を持って言及しておられるわけですよ。費用負担がどうなるのか、焦点はそこにあるのではないかという印象を持ちました。

そこで、私は国の鉄道事業再構築事業の問題点も、やは

り明確にしておく必要があろうかと思います。2023年の国の地域交通法の改正がかなり大きく影響しているわけですが、再構築事業の問題点として国の関与がかなり限定的だということです。つまり、国の役割は基本的に施設整備費等の補助にとどまっておるわけです。

問題は再構築事業の中でそういう設備投資、施設の更新等だけではなくて、施設等の維持管理、線路・電路車両保存費とか運転費、案内宣伝費、一般管理費、さらには利便性向上策の実施、その中で鉄道施設等のキャッシュレス対応は国の補助があるわけでありますが、様々な利便性向上策はかなり国の補助がない中で、運賃に関係することについてはほとんどありませんよね。そういうふうに国の財政支援の会議で、社会資本整備総合交付金の適用が打ち出されたわけですけれども、極めて不十分だという問題。

だから、そういう中で実際は首長の中に地域社会、自治体が大きな資金負担を求められるのではないかという不安感があるのではないのかなと、そうした中から鉄道の維持について消極的になることがあるのではないのかなと議論を聞いていて危惧を持ちました。

そういう意味では、県はもう少し国の関与の在り方についてもしっかり押さえて、国に対して関係自治体と一緒に改善を求めるべきだというのが私の見解です。これは最後に局長に答弁をしてもらおうかと思っております。

そこで板屋課長、私は鉄道事業再構築事業に踏み切ると、９月の第３回の検討会は本線部会でそこまで前進できるだろうと思っておりますけれども、そこに踏み切るとすれば今後どうなるのかということであります。

つまり鉄道事業再構築事業では富山地方鉄道鉄道線のような維持が困難、または困難となるおそれがある鉄道ということで、今ずっと議論してまいっておりますけれども、

そうした路線については地方自治体の支援を受け入れ、自治体の関与を、事業構造の変更を行って経営の改善を図り、鉄路の維持を図っていくという基本的な方向が再構築事業で示されておるわけであります。

事業構造の変更ということも再構築事業の申請や適用、設定があった場合には求められるわけです。事業構造の変更というのは、一体どういうことなのかということであります。それは、つまり大枠のところは、もう既に鉄道事業再構築事業の中で示されておるわけでありまして、公有民営方式の上下分離を適用するという方向性が示されておるわけであります。

そうした観点に立てば今後、富山地方鉄道の本線の事業の中でも具体的に今、申し上げた公有民営方式での上下分離による事業構造の変更というのは、不可欠なことになるわけです。板屋課長、そのように理解してよろしいですね。

板屋広域交通・新幹線政策課長　次回の会議で事業構造の変更について協議するというふうに申し上げておりますが、先ほども答弁申し上げたとおり、事業構造の変更には４つほどパターンがございまして、今、菅沢委員が御指摘いただいています上下分離方式、みなし上下分離方式、重要な資産の譲渡、事業譲渡の４つのパターンがあると考えております。

このうち今、菅沢委員から上下分離方式について御意見がございましたが、上下分離方式についてもメリット、デメリットはあるということでございまして、事業構造の変更に関しては今後、学識経験者の御意見を伺いながら、次回、県、沿線自治体、交通事業者の間で協議を進めていくことになると考えております。

菅沢委員　つまり富山地鉄本線の現状を維持していくためには、上下分離方式、重要な資産の扱いをどうするのかとい

うことが今後、事業構造の変更の論議の過程で出てくるわけであります。そうした中で上下分離方式以外に方法があるのかと。ないですよ。これを選択する以外に方法はない中で、みなし上下分離方式等の採用について、少し幅を持った検討が行われるだろうと私は思っております。

富山地方鉄道は、既にいろいろな論議の過程でみなし上下分離方式を選択したいと、社の考えをもう明示しておりますよね。みなし上下分離方式になれば重要な資産の取扱いなんかもそこで規制されてくるわけであります。単なる上下分離方式の場合には資産の譲渡ということが問題になりますから、また経営の中での大きな論議になるでしょう。

みなし上下分離方式の場合は、資産はそのまま富山地方鉄道に残りますから、これはある意味では議論の進捗、促進されるという事業の展開が早まるということでメリットもあるわけでありますが、こんな議論も含めて私は事業構造の変更というのは限られた、もうかなり枠の狭い中でどのように整理をしていくかという程度のことであって、今さら公有民営方式の上下分離をめぐって、基本的な事業構造の変更をめぐる議論があるのだなということにはならないと思います。つまり上下分離か、みなし上下分離方式を選択するかのどちらかでしょう。

北陸鉄道はみなし上下分離方式を選択しておりますよね。そういうことも含めてもうかなり議論は限られてきているのであって、９月の次回の検討会でこれは方向性がしっかり出るのではないかと思いますが、いかがですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　今ほど菅沢委員から上下分離方式、みなし上下分離方式のメリット、デメリットのような部分も含めて御説明いただいたかと思います。いずれにしましてもこういった事業構造の変更、次回、検討会、本線部会の場で学識経験者の御意見も伺いながら議論する

ということで、今その準備を進めているというところでございます。

菅沢委員　もう１つだけ議論を進めますと、法律に基づく鉄道事業再構築事業が実施されるという方向性が近々確定していくと私は思っておりますが、その段階が来ないとなかなか事業期間であるとか総事業費、財源の問題とか関係機関、各自治体の先ほどから議論になっておる費用分担などの見通しは、なかなか今日の段階では示されないことはよく分かりますけれども、こういうことが大きな論点になるということは整理できると思います。

事業期間、総事業費や財源、財源は先ほど申し上げたとおり、国の社会資本整備総合交付金がこうした鉄道再構築事業という、ある意味では国や地方の基幹事業にも追加されるということになりましたので、これは非常にいいことだと思いますが、先ほど申し上げたように鉄道の更新、整備は国の交付金の対象になるけれども、それ以外の運賃関係は含めてならないという問題点があります。あるにしても、財源の問題についても一定の方向が出るわけです。

もちろん巨額の負担、例えば北陸鉄道の例を取ってみても交付金で２分の１、残りの２分の１を県と各自治体で分け合うと。先ほどのように富山地方鉄道がどのような負担割合で関わるのかということは、１つの課題で残るでしょうけれども、そういう意味では財源の問題や総事業費、費用負担の見通しについて今日は示されなくても、ここが一番の今後の論議の中での懸案になっておりますので、あえてお尋ねします。

あなた方はもう既に令和８年度当初予算において、こうした関連の事項についての調査費を計上しておりますよね。富山地方鉄道線の路線の維持と活性化、利便性に向けての調査ですよね。県費も含めて2,500万円ほどの予算計上を

して、関係自治体と協力して現在調査事業が進行中ですよね。それはどのように進んでいるのでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長　今ほど菅沢委員から御指摘のあった今年度の予算で再構築に向けて必要な調査費用とすて、本線分は1,800万円を計上しております。今、現時点で本線全線での再構築に向けての方向性が決まったばかりでございますので、今後どのような調査が必要になるのか、それは今後の議論の進捗を踏まえて、学識経験者である専門委員の御意見を伺いながら対応を検討するということでございます。

菅沢委員　私は本線問題について今日の段階で要のことは、板屋課長といろいろ議論できたと思っております。板屋課長は非常に大きな役割を今、果たしていらっしゃいますけれども、ぜひ県民の立場に立って7月の検討会ではせっかく現状維持という大きな決断、立派な判断が知事によって示されたわけでありますから、後は鉄道事業の再構築にしても事業構造の変更にしても、大体それは延長線上の問題です。そこをしっかりと押さえながら、私は特に関係自治体の一番の不安は費用負担の問題だと思っております。

これは局長に答弁していただきますが、費用負担の問題については不十分な予算に対してしっかりと改善を求め、そして県がやはり関係沿線自治体としっかり協議をして、県がもっといろいろなことを積極的に担うと、県の負担の問題も含めて県がもっとしっかり覚悟を決めると、こんなことを含めて臨んでもらいたいなという気持ちでおりますので、板屋課長、今日は答弁、本当にありがとうございました。

この問題の最後に、私は非常に乱暴な議論だったかもしれませんけれども、現状維持を高く評価しながら、その延長線上に鉄道事業の再構築問題や事業構造の変更というこ

とがあるわけであって、今さらほかの道や手段はない。それをしっかりともっと積極的に前向きに、つまり、まちづくり、鉄道沿線の今後の振興策についても関係自治体としっかり協議をしながら、再構築計画の豊かな中身を自治体と共につくり上げていくと。そして、その実行のための財源について国へのしっかりとした働きかけと、県がもっと責任を持つという意味も含めて、やっぱりあなた方の覚悟が今、求められていると。

しかも、これは９月の検討会が大きな山場になるわけです。スピード感が求められておりますよ。よく私はここまで来たと思いますよ。田中局長、この富山地方鉄道本線問題を含めて最初どんな議論が議会であったのか、富山地方鉄道の経営責任追及、ある意味では厳しく議員の皆さんが論陣を張られましたよね。私は今日の富山地方鉄道の問題というのは構造的なものであって、何も経営上の責任を問われるようなことがあるのかなと、その議論には大変疑問を持ちました。

しかも知事は最初から富山地方鉄道問題は、ある意味では有識者での検討会の参加でしたよね。私は議会で厳しく問題だと申し上げたことがあるのであります。しかし、今や富山地方鉄道の経営による、口汚い罵りみたいな議論はなくなった。きちんと議論の本懐に沿って議論が県民のための地域交通を守るという、暮らしのことや地域のことを背景に持ちながら、そういう議論に非常に発展してまいりましたし、知事も今や検討会や部会の先頭に立って会長まで務めておられます。後はスピード感です。期間はもうありませんよ。

そういう意味では先ほどからいろいろ申し上げたことを含めて、田中局長にはこれからますます先頭に立ってもらいたいと思うのですが、いかがですか。

田中交通政策局長　私もこの富山地方鉄道の件に関しては、これまでもずっと携わっておりましたので、今の御説明があったとおり県がリーダーシップを取るという御指摘もあって、ただ、やはり一定期間は地元で自分事として考えてもらうとそういう期間も必要なので、そういう議論のプロセスも経て今年度、県が事務局となって今検討を加速化させているということでございます。

したがいまして、実際お話がありましたとおり５月に県が事務局になりましてから、５月18日にまず第１回目の会議を開催して７月21日には２回目を開催し、今度は９月に開催するということで、まさにスピード感を持ってこの検討に取り組んでおりますので、前に御指摘もありましたけれども、これはもう当然県だけで決めることではありませんので、沿線市町村、また、鉄道事業者も含めまして、この議論はスピード感を持って対応してまいりたいと思います。

また、国への重要要望の話があったのですけれども、県の重要要望では城端線・氷見線の再構築の推進についてということで既に計画が出ておりますので、この事業につきましては再構築事業の計画的な実施でありますとか、地方の財政負担の軽減を図るための十分な予算の確保、この辺も要望しております。

富山地方鉄道については先ほど申し上げたとおり、本線については方向性として本線全線維持として検討を加速化するという状況にありますので、今後の議論の状況も踏まえた上で対応を考えることになろうかと思っております。いずれにしても委員も言われましたけれども、我々も県が事務局となって会議も間を詰めてやっていますので、スピード感を持って取り組んでまいりたいと思います。

菅沢委員　富山地方鉄道の問題はこれで終わりにして、もう

１つ、2026年に交通空白を自治体が資源を総動員して埋めることを求めるという地域交通法の改正、それに関連する法改正が行われております。交通空白の問題です。

私は氷見に住んでおりますが、氷見における地域交通の問題、氷見線・城端線の問題もあるのでありますが、そこにつなぐ地域の二次交通、この衰退というか立ち後れというのは、私は極めて問題だと思って現状を見ておるわけであります。

交通空白とは何か、定義によると鉄道の駅から１キロ以外というのか、バス停から500メーター以上というところをこの定義の中で呼んでおりますが、氷見でその基準でいったら、恐らく所帯数で１万6,000所帯ですから半分の8,000所帯、人口は４万人を切っておりますが、二万二、三千人、そうして氷見市の交通空白の地図があるわけです。これによると大体、氷見市内の３分の２が私は交通空白の地域ではないかと思っております。交通空白のほかに、交通不足地域というのがあるわけです。もっとある意味では集中的にひどいところ、氷見で名前を言うとなんですが、窪というところの一部とか大浦というところの地域であります。

私もあっちこっち回りますが、暑い中、おばあさん、おじいさん、お母さんたちが買物、お医者さんに行くためにてくてくと歩いている。「菅沢さん、これはひどい。」と言って、汗を流しながら。私は氷見市長をここで責めてもしようがないけれども、歴代の人たちは議会も、私も責任あるのでありますが、交通政策については市民を捨ててきた。交通に関連しては棄民政策であったと。そして、一部加越能バスも富山地方鉄道も撤退しておりますから、残ったところをＮＰＯの路線バスで穴埋めしていますが、大きな地域住民の負担であり、県も若干補助をしておりますけ

れども、ＮＰＯはみんな赤字ですよ。

何を申し上げたいかというと交通空白問題はまさに今地域の焦点で、そういうときにこの法改正があって、具体的な今後の検討、政策課題が進むということは、非常に私は評価できます。

そこで担当課長にまず１点、交通空白とは何か、先ほどの鉄道から１キロとかバス停から500メーターという基準以外にも、国の政策定義の中では様々バスが１日に２回しか来ないとか、時間も大きく開いているとかそんなことも含めて交通空白の定義を広めておりますよね。県下の実態はどうか、そのことも含めてお尋ねします。

黒﨑交通戦略企画課長　今ほど委員のほうから氷見市の状況は詳しく御紹介いただきました。国土交通省では６月に全国の各市町村が回答した交通空白のリストアップ調査の結果を公表しています。

その中で交通空白地といいますのは、まず１つ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域でありまして、かつ自治体や地域住民がその解消に向けて何らかの対応が認識している地域と国土交通省の調査では定義をしております。

今ほど委員から御紹介いただきました鉄道駅から１キロですとかバス停から500メートルというのは、それを各自治体、市町村のほうで具体的に交通空白を判断する基準として設けているものでございまして、今ほどの氷見市の基準につきましては、氷見市の地域公共交通計画におきまして、交通空白地域というのはＪＲ鉄道駅から半径１キロ、バス停から半径500メートルの範囲に含まれない地域というふうに明記されているところでございます。

菅沢委員　少し定義というか、実態についてなかなか明確に

伝わってきませんが、頂いた資料で富山県は各自治体市町村で交通空白地域というのは28か所と数字が出ておりますよね。どんな基準でこれを設定されたのか、私は先ほど氷見市の現状を申し上げましたけれども、氷見市はその中でも該当地域１となっておるのですよ。どんな基準でこんな数字が出ておるのか、いかがですか。

黒﨑交通戦略企画課長　この調査の結果につきまして、今ほどお話ありました県では12市町の28地区が交通空白地区に該当すると回答しております。それは各市町村が国から示された定義に基づいて、自分たちの実態を踏まえて回答しているものでございます。

氷見市は地区数でいくと１地区ということでございます。これは特定のある地域というよりも、氷見市につきましては様々なＮＰＯバスですとか路線バスも走っておりますけれども、氷見市全体を１地域ということで回答しております。そういった自治体もございます。

菅沢委員　氷見市全体として１つという交通空白の論議の出発点は、私はあまりにも大ざっぱで、氷見市はきちんと交通計画の中でバスの路線――加越能バスの幹線、それからコミュニティバスの路線、３つの地域で運行されておりますけれども、そのバス路線の沿線に500メーター以内で図面を落として、あとのところを空白というように具体的に地図で示しておりますよ。そうすれば捉え方としては氷見市に集落が幾つあって、所帯は幾つあって、そして、人口的に大体そこに居住するのは何人で、面積的にはこれだけだという押さえ方が交通空白の地図というものではないでしょうか。

黒﨑交通戦略企画課長　そういった捉え方で回答している自治体もあるかと思いますけれども、氷見市の回答では１地域というように回答しておりますので、そのような考え方

かと思います。

菅沢委員　あなた方の今後の政策展開に当たって、富山市も１になっています。高岡市も１になっています。こんな数字を踏まえて何の論議が出発するのか。私は全くそういう意味ではもっと原点に立ち返って、しっかり県が交通政策の要ですから、きちんと全体をリードしてもらいたいなと思います。

それと、あらゆる資源を活用してということで今後、スクールバスとかタクシーとかＮＰＯバスのデマンドバス、様々なものを総動員して交通空白対策するという、国の方向が示されておりますよね。あらゆる資源を総動員してとなっております。そんな点も含めて県はこれからどういうふうに今後、計画づくりとか具体的な対策とか、まずはどこから検討を始めるのですか。もうやっているのですか。

黒﨑交通戦略企画課長　県の地域交通戦略におきましては、交通空白地の解消を目指す地域主体のサービスの立ち上げを推進することとしておりまして、令和６年度に地域共創型移動サービス推進事業という支援制度を設けております。これによりまして地域内の関係者の持続可能な移動サービス導入の取組を支援しております。

また、氷見市におかれましては国の支援制度も活用しまして、令和６年度、令和７年度にそれぞれこれまでの定時定路線からデマンド交通への切替えということで、実証運行を実施されております。現在、実証運行の結果を踏まえて、今後の路線の在り方を検討されていると聞いております。

また、委員からお話ありました様々な分野を連携した輸送資源のフル活用というお話ございましたけれども、こういった国の法改正の状況につきましては、７月に市町村、交通事業者が参加します地域交通戦略会議のワンチーム部

会というのを開催しております。その中で国土交通省から直接説明をいただいております。また、高岡市が民間事業者と連携した交通空白解消の取組も実施されようとされておりますので、そういったものを紹介いただいて、ほかの市町村への展開を図っているところでございます。

菅沢委員　県民の交通の末端、二次交通、しっかりともう少し実態を踏まえて空白地対策が必要になるのではないかと思いますが、県が強力な指導性を発揮して先頭に立ってもらいたいと思います。その関連の中で氷見線や城端線の事業も、富山地方鉄道３線の事業もあるわけであります。交通政策というものを全体的な視野で、ぜひ強力に推し進めていただくことをお願いして今日は終わります。

永森委員長　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・質問を終わります。

２　行政視察について

永森委員長　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は日程調整について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〕

永森委員長　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。