

午後 1 時 00 分開議

井加田まり委員の質疑及び答弁

井上副委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

井加田委員。あなたの持ち時間は60分であります。

井加田委員 皆さん、お疲れさまでございます。

午後の1番バッターということで、午後はおなかも少し満足して、ちょっと首が固まる方もいらっしゃるのではないかと思いますけど、今回、私は現下の状況を踏まえまして、今、争点になっていることについて主に取り上げさせていただきます。若干、質問の中身が集中しておりまして、その中で前後も変わるかもしれませんが、ぜひ趣旨をお酌みいただいております。お答えいただければと思っています。

今、少子高齢化、人口減少時代ということをよく申し上げるんですけど、富山県の総人口も2025年には100万人を切るだろうと想定されております。富山県の人口の推移については、県の人口ビジョンによりますと、やや集計を加えた合計特殊出生率は1.45程度で推移することや、社会増減については、2020年から5年間の間に転入超過に転じるということ、それが継続することを基本にして、100万人を切った後の2060年までの推計が出ておりますけれど、総人口は80.6万人という推計になっております。実際には、亡くなる方のほうが生まれる方よりも多いわけで、この少子高齢化という現実の中では、自然減は当面上回るし、人口減少が一段と進むことは確実に認識しております。

この間、議会でも多くの議論が積み重ねられてきているわけですが、そうした状況下で、今後も多くの県の公共施設などが更

新時期を迎えようとしておりますが、工夫して施設の長寿命化や利活用をするなど、県立施設の整備の在り方についても、こうした人口減少が進行する社会経済情勢に対応して、その必要性、規模を慎重に吟味する、そして慎重な議論が求められていると思っております。

1点目の質問に入るわけですが、今議会の争点ともなっております高岡テクノドーム別館建設について、建設費を大幅に増やしても建設を引き受ける事業者が入札に応じない中で、事実上中止となっております。そうした現状を踏まえると、高岡テクノドームの機能拡充について、県立施設としてどのような機能をどのような規模で整備するのかということが一番問われていると思っております。

立憲民主党議員会としては、本館の改修や設備改善、拡充などにおいて、産業展示などの目的は達せられるのではないかと指摘をしております。そうした背景もあります。機能拡充に当たっては、物価高などの急激な変化に対応する本館の改修や、本館に期待される機能を強化するとともに、別館建設に盛り込む機能や規模については、柔軟な見直しが必要ではないかと考えるものでございます。

補正予算案では、高岡テクノドーム機能拡充等事業について、専門的、技術的調査費が計上されております。慎重に調査を進めていただくことを期待するところでございます。先ほど申し上げたような経済社会情勢を踏まえて、物価高騰の急激な変化に対応する工法自体の見直しや、経済界などが求めていらっしゃる多様なニーズに対応する産業展示館として、本館、別館整備の効果を最大限に発揮できる施設となりますよう、県として責任を持って整備を進めていきたい、そのように思っております。

改めて知事の決意をお伺いたします。

新田知事 高岡テクノドーム別館整備基本計画では、別館の整備に加えまして、本館についても機能強化を検討する、また費用対効果や整備コストなども十分考慮すること、そしてハード、ソフト両面から本館と別館の一体的な利用に配慮することなども示されています。

一方で、建設費用の高騰、産業展示のニーズなど社会経済情勢が大きく変化しています。また、本館設備の老朽化対応も待ったなしの状況となっています。このため、本館の機能拡充を含め、どのような整備が可能か、本館、別館にそれぞれどのような機能を持たせるかを検討するため、専門的、技術的調査が必要と判断をしたところです。

この調査では、基本計画で示されていた使い方、さらに庁内で部局横断的に検討してきた利活用策などを実施するには、どのような設備や機能が必要なのか。例えばですが、会議室なのか、控室なのか、あるいは通信・音響設備、照明設備なのか、また床材や展示場の間仕切り、設備の収納なのか、それらを整理するとともに、本館ではどのような機能強化が可能なのか、また別館にどのような機能が必要なのか、そのためにどのような整備が必要で、それにどの程度の費用や時間がかかるのかなど調査を行いたいと考えております。

まずはこの調査に着手させていただき、整備の方向性を整理していく中で、今後、県西部の6市や経済界など関係の方々の意見を適時適切にお聞きして、具体的な整備方法を検討していきたいと考えています。

井加田委員 具体的な面も含めてお答えをいただいたと思っております。専門的、技術的な調査の中にも盛り込まれているようでござい

ますので、ぜひ高岡市や県西部圏域においての様々な議論にまた知事も耳を傾けていただいて、県立施設としてふさわしい機能拡充を図っていただくようにと申し上げておきます。

では、2点目の城端線・氷見線の再構築実施計画について、質問に入らせていただきます。

地域の公共交通の維持活性化に向けて、それぞれの市や町、地域の実情を踏まえた上で持続可能な公共交通ネットワーク化をどのようにして実現していくのが、本当に各市町村が頭を悩ませているところでございますし、課題であると思っております。

先ほど質問の冒頭に、県の将来推計人口の減少が一段と確実に進んでいくということを申し上げました。

そこで、城端線・氷見線沿線4市の人口の推移についてもちょっと御紹介したいと思いますけれども、こうした背景も事業計画の要素としては大変重要であることを申し上げます。

県の統計調査課の人口移動調査、11月1日現在の最新のデータをお聞きしましたら、県西部の沿線4市ですね——氷見市、高岡市、砺波市、南砺市、その4市のトータルの人口減少は、11月1日現在で29万5,244人ということだそうでございます。そして、おおむね向こう10年間の推計値で言えば、2035年の数字でありますけれども、4市を合わせた減少数は何と3万3,511人、率にすると11%と推計されております。

だからどうなんだと言われるかもしれませんが、この中身を見てみますと、城端線の起点であります南砺市は17%の減少です。そして、氷見線の起点であります氷見市は2割を超える20%減少する、こういう推計でございます。高岡市と砺波市は9%減少という

推計ですけれども、この城端線・氷見線沿線上では、その倍近くの人口減少があるという現実をまずは踏まえておく必要があるのではないか。これが沿線4市の現在から向こう10年間にわたる人口減少の現実でございます。そういった将来の計画段階から、こうしたことも踏まえておく必要があるのではないかと私は思っております。

現在の計画についても、前回の9月議会では、やや拙速じゃないかということをお願いしたんですけれども、将来の計画変更も視野に入れて、慎重に進めていく必要があるという考えは今も変わっておりません。そういう慎重さは必要だと思っております。

先日の4回目の検討会に、私ども会派として傍聴させていただきました。その中で、JR城端線・氷見線の事業主体については、あいの風とやま鉄道におおむね5年をめどに移管をしていく、そこを柱とする再構築実施計画が年内にも取りまとめの方向にあって、国の認可を受ける段階に進んでいると、このように認識しております。

そこで、この事業計画の概要について若干申し上げますが、現在の運行数、便数を60本にすると。現在の約1.5倍ということでございます。1.5倍に増やして、日中は等間隔で発着するパターンダイヤを導入して利用者の利便性を図ると。そして、新車両をトータル10両増やして34両を導入すると。全部新車両だったと思うんですけど、間違っていたら御指摘ください。さらにICカードを導入して利便性を図り、乗客数を増加させる工夫をした上で、経営移管後には両線の直通化も実施するという計画概要でなかったかなと思っております。

言い換えれば、新車両の導入までに、施設整備や利便性を図る意味で、駅のホームやレール、枕木などを交換、そういう整備事業も

あります。それから、ICカードの導入で、利便性を図るということもございます。ここまで見ると、本来なら、ここまではJR西日本が経営を移管するに当たって主体的に進める事業ではないのかなという印象を持ったわけでございます。

そうした中で、今回の鉄道事業再構築事業については、地方に多く存在しています赤字路線から撤退したい鉄道事業者と——今回の場合はJR西日本でありますけど——地域の移動手段である路線を残したい自治体——県と沿線4市でありますけれども——ここが合意をすれば、国が補助金で支援をするという新しい枠組みに、全国初の事業として、今、富山県が考えているということで、大きな事業ですけれども、これは、実は赤字路線を抱える全国の地方の自治体からも、本当に注目されているといった現状があります。

せんだって滋賀県に、会派として交通計画の視察に行ったんですけども、そこでも指摘をされました。本当に全国的にも注目を浴びている現状にあることを実感してきたわけであります。翻って、第4回城端線・氷見線再構築検討会の中でちょっと感じたんですが、JR西日本は財源の一部として150億円を拠出するけれども、計画の変更または延長時においても拠出額の増減はないものとするという条件を示しておられました。また、計画変更への財政負担には応じないという強い意志が表れていました。

言い換えますと、JR西日本は150億円を拠出した上で、5年後には城端線・氷見線の経営から撤退する。そして、その結果として、県と沿線4市がJR西日本の赤字路線を丸ごと引き受けることになる、こういう現実だと思っております。間違っていたら御指摘ください。

事業期間は、国の認可が必要ということでありますので、来年2月から10年間で、総額382億円の実施計画であります。例えば、今回の県立施設の入札不調にもありましたけれども、施設整備への物価高などの影響とかが、計画全体の中にあるんですけど、乗客数の増加見込みの達成や、果たして赤字縮減につながっていくのかどうかということで、今の段階ではなかなか確実にこうだと言えない。つまり、不確定要素が非常に多い中で、150億円拠出したらあとは知らんよというJR西日本の財政負担の根拠や考え方について、知事はどのように評価をしておられるのかということ、まず初めにお聞きをしたいと思います。

新田知事 まず、車両は全て新型に置き換える予定です。34両を予定しています。

4回目の検討会では、JR西日本から、城端線・氷見線の再構築実施計画の実現に向けて150億円を拠出することについて、用途を問わずに拠出するという、また委員御指摘のように、計画の変更時または延長時においても拠出額の増減はないなどの条件と併せて示されたところであります。

私は、この拠出額については、JR西日本からは総合的に勘案されて精いっぱい判断をされたというふうに説明されましたが、そのとおりだと思います。

委員の言及の内容は、私は間違ったことはないと思いますが、ただ、言い方はちょっと我々と違う言い方をしておられます。150億円出して、5年たって全く無関係になるのかということころは、ちょっと見解が違いまして、それからも技術的なことや、あるいはもちろん当面足りない人員の派遣などについても協力するということは

確約してもらっています。ですから、事業主体は変わるけども、それで一切関係がなくなるということではないことはぜひ御理解をいただきたいと思います。

人的なこと、技術的な面で、やはりＪＲさんは一日の長がある会社でありますので、そういうところは事業主体移管後も引き続き協力関係を保って、協力を仰いでいきたいと考えています。

井加田委員 ちょっと言い方が違うという御指摘でございましたけれども、私も、財政負担の考え方や計画変更への対応についても、事実上、引き続きＪＲ西日本との協議は継続していく必要があると考えております。これも言い方が違うとおっしゃるとあれなんですけど、やっぱりＪＲ西日本は、旧国鉄から引き継いだ地方の路線を維持していくという社会的使命がありますし、国にもあると思っています。そうした観点から、ＪＲ西日本が路線を維持していく上で、安心・安全な線路の維持に、やはり移管をしても責任は持つべきだと考えているところです。答弁いただけるようならお願いします。

新田知事 移管までの間に、枕木のこととか、レールのこととか、そのようなことは、例えて言うならば、嫁入り前にきれいにしておきますよという、そのようなことも約束はいただいております。これはもちろん今も、ＪＲがＪＲの路線として運行されているわけですから、安全・安心に運行するためには、当然必要なことだと思っております。この約束もしっかりと果たされるものだと思っております。

井加田委員 150億円の中で工夫をして使うというふうにも聞こえてくるわけですがけれども、いずれにしても、移管前の準備は、本来であれば、やっぱり経営主体側がそういった費用対効果も考えて

投資をする分野ではないかと、自分の中ではちょっと懸念として持っております。

このJRの150億円の負担については、今ほどお聞きしたわけですが、県と4市で負担をするという150億円についても若干お聞きしたいと思うんですが、公共サービスへの投資という形で、今ほど紹介のあった施設整備にも県と沿線4市で64億円、そしてその後の経営安定基金に11億円ということで、75億円ずつ県と沿線4市が1対1でこの150億円を負担するという構造になっております。

この150億円を設定した根拠は何かについてお伺いしたいわけですが、先ほど触れました施設整備費への物価高の影響など、不確定要素が大変多くございます。やはりこの見通しがやや甘いのではないかという印象は拭えません。また、県と沿線4市との1対1の負担割合についても、県が1で市町村が1なら4分の1ずつになるのかといったことでもないと思うわけですね。

そうしたことを考えますと、金額自体の根拠、それから1対1の負担割合の根拠についても、どのような考えで進められるのかということはお聞きしたいと思っています。沿線4市に過重な負担を求めることがないかも大変気になるところであります。また、今後は県の支援の拡充も必要となる、そういった場面もあるのではないかと心配しております。

やはり慎重な対応が求められると思っていますけど、この辺について、JRの150億円もそうですが、県と沿線4市が負担をする150億円についてのそうした背景を考えると、根拠、金額は妥当かなどなど、いろいろ疑問が湧いてくるわけです。その点についてはどのような見解なのかをお聞きしたいと思います。

新田知事 県と沿線4市の負担割合の御質問についてお答えしますが、その前にちょっと基本的な認識を合わせておきたいんですが、まず今回、国の法律が変わったんです。鉄道を再生して活性化していこうと、そういうふうになりました。これは赤字路線を切り捨てて、地元と話し合っただけで廃線に持ち込もうということではなくて、あるいはバスにしていこうという決め打ちではなくて、もう一回デザインをし直そうという趣旨の法律だと私は理解しております。それで間違っていないと思います。

それにのっとなって我々は、それまでも4市での話合いがずっと続いていたことですから、できるだけ早くこの法律の趣旨にのっとなって再生すべく、話をまとめようということで、今、話合いをしているところでございます。それはどうか御理解をいただきたいと思えます。

それから、先ほどJRさんが移管前にレールや枕木のことなどはしっかりと更新をするところはあるという。例えば枕木も、木のを3本に1本はコンクリートにする、不燃性のものにする、あるいは不燃の塗料を塗るということは、150億円とは別なんです。まだJRさんが運営しておられるJRさんの路線なので、その間の投資は当然JRさんの投資ということで、拠出いただく150億円とは別ということは、どうか御理解をいただきたいと思えます。

4回目の検討会で、実施計画案の中に施設整備費や移管後の経営安定支援に係る県と沿線4市の負担割合の案を示させていただきました。この負担案については、これまでのあいの風とやま鉄道の並行在来線経営安定基金による支援と同じように、県が半分を負担し、残る半分を沿線4市で負担することとしています。

今、その半分以上を4市で4分の1ずつという言及もされました。それは私たちはちょっと分かりません。どういうふうに4市で話し合いをされるかは分かりません。そういうことです。

それから、検討会の翌日には、地元の負担割合について、これまでの例から、県が半分を持ち、残る半分は沿線市でということをして4市の一つの砺波市長が発言されたという報道もされているところです。

そして、今年度から市町村と共に取り組んでおります富山地方鉄道の件ですけれども、これの安全性、快適性向上の支援をしておりますが、ここでもレールや枕木、あるいは踏切設備などの安全対策の支援事業費に対して、これも県が半分を持ち、残る半分以上を沿線の7市町村で負担されています。

県の負担割合が少ないのではないかという御意見もあるわけですが、地域の公共交通を県と沿線市で共に支えるという観点で見ますと、沿線市はもとより、地域の住民の方々にも自分事として考えていただくことが重要と考えています。

これまでのあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の沿線市町村も公共交通を自分事として、いわゆるマイレール意識を持って負担いただいているものと考えておきまして、城端線・氷見線に対する県と沿線市の負担割合を1対1で分け合うということは、私は妥当な分け方ではないかと考えております。

なお、このことについては、多分、沿線4市の市議会でも様々な議論がされているということ、その結果をここに持ち寄って5回目の会議を開きたいと考えております。

井加田委員 進める上での基本的な考え方については、私も理解をしているつもりでございます。

申し上げたかったのは、施設整備費の設定、その金額自体もそれで賄えるのかどうか、いろんな社会情勢の中で計画変更もあり得えますよねということなので、今言った沿線市の負担や基金の中身についても、今後変わる可能性は十分あると思うので、そういう意味ではやはり慎重な、それぞれの県民の理解をちゃんと得て、そして共通の認識に立って進めていく。このことは基本中の基本だと思っておりますので、そうした観点で引き続き質問をいたしますけれども、将来の赤字負担についても、これはやはり今のうちに議論をしていく大きな課題ではないかと思えます。

実施計画では、利用者数の推移について、計画最終年度の令和15年度に、令和4年の1日9,609人から2,400人増えて1万2,000人になると、このような試算がされています。そしてまた、それに伴う路線収支は、令和4年の10.86億円の赤字から令和15年度において年間3.8億円改善が見込まれると。1万2,000人に増えれば3.8億円の改善が見込まれて赤字幅は圧縮しますよと。しかし、7.06億円の、こうした赤字は残りますと、現段階ではこういう試算がございます。

先ほど申し上げた県の人口移動調査では、沿線4市でトータル11%減少します。そんな中で、一生懸命汗をかかないといけない現状の中で、移管10年後をめぐりに1日2,400人の利用者を増やすという目的が果たして実現可能なのかどうかという疑問を持ったわけです。

路線継続に向けて、不確定要素がありながらもこうした取組をみんなで一生懸命やろうと、そのことは理解できるんですが、それでも将来赤字が解消できない事態もあるし、場合によっては、運行本数も増えますから、職員の配置も増えるわけで、そういった利便性

に併せて経費も増えるとしたら、もしかしたら赤字ももっと減るのではなくて増えるんじゃないかという心配もあります。そういう将来の赤字負担についても、やはりいろんなケースを十分考えて、計画上も柔軟な対応をしつつ進めていく必要があるのではないかと。

今、基金を積まれる予定ですけど、将来の赤字次第では、基金を使い終わったら、その後の運行に誰が責任を持つのかと。私はこのことが非常に心配でございます。多分、移管後の5年後に私はこの場にいるかどうか分かりませんし、ここにいらっしゃる皆さんも10年後、もしかしたら人口減少の1人になっている——自分も含めてですよ。将来の皆さんに、あのときにそんなこと考えてちゃんとやってくれたのかと、自分の子供の世代から恨まれそうで、ここはやはり、もう少し実現可能というところも十分踏まえておく必要があるのではないかと、老婆心から申し上げているのかもしれない。実施計画の中で言われる利用増は、ちょっとこれも計画上は設定が甘いんじゃないかという印象は拭えないわけです。

それで、さっき申し上げましたが、基金を使い果たした後の運行にどこが責任を持つのかという課題は残っていますよねとお伺いしたわけでございます。そうした意味でも、やはり国やJRのいわゆる運営に責任を持つ仕組みは、財政負担だけではなくて、そういう責任を明確にしておく必要があるのではないかと、私はこのように思うわけで、知事の見解を求めたいと思います。

新田知事 10年の計画を今つくろうとしています。10年たったときに、1日1万2,000人の方に乗っていただきたいですねということ。それも、冒頭で委員から御紹介いただいた沿線4市の人口減少も織り込んで、いわゆる基本的な数字は減るんだけども、様々な営業努力

や新しい需要の掘り起こしで、1日当たり2,400人、減ったところから増やして1万2,000人を目指そうという計画です。それに基づいていろんな計算をしております。

おっしゃるように、経営移管後、計画から10年たった後、収支差は3.8億円改善するんです。これは乗客が増えるということだけではなくて、やはり車両が新しくなるので、メンテナンスのコストなどが飛躍的に減ったりします。そういったことを考えて、3.8億円改善するということになっています。

でも、7億円の収支差が生じるということをお示ししました。それをどうするんですかという話で、経営安定支援については基金を設置して、JR西日本からの拠出金150億円のうちの施設整備費で使用する86億円を除いた64億円は、そちらのほうに組み入れる。これは使途は問いませんという拠出をいただいたので、このようにさせていただきます。設備投資にも使うし、その後の基金、経営安定の資金にも使うということ、そして県と沿線4市も毎年拠出するという案にしています。

この経営安定支援の内容も、関係者間で今後十分協議を行った上で案としてまとめて、今まさにうちの県議会でこうやって議論されていますし、4市の市議会でも意見がいろいろと出ていることだと理解しています。

何事にもリスクはあるものだと私は思っています。もちろん、そのリスクを極力マネジメントしていくということは、これはこれで知恵としてやっていかなければなりません。

ただ、何もしなかったらどうなるんだろうかということですが、人口減少あるいはマイカーの普及で、ローカル鉄道を取り巻く状況

というのは本当に富山県に限らずどこでも厳しい。富山県よりもっと厳しいところもたくさんあります。

このままJRにやってもらえばいいんじゃないかという御意見もあります。では、どうなるかということ、ちょっと想像力をたくましくして考えてみますと、多分減便になります。それから、サービスも積極的に向上はしないと思います。それがさらに使用者の減少につながります。いわば悪循環に陥っていくということ。委員御指摘のように、路線の維持そのものが危うくなっていくことが懸念されます。放っておいたらそうなると思います。そうしちゃいかんということで、沿線4市の方々が中心になって話し合いをし続けてこられて、県としてもそれに同調して、今、このようなスキームをつくり上げようとしているところであります。

国に対しては、先月開催された、首相官邸でありました全国知事会議の場で、私から斉藤鉄夫国土交通大臣に対して、公共交通は社会インフラであり、地域交通サービスは地域の活力や魅力に直結する公共サービスであることから、地域交通の活性化へ向けた積極的な取組に対し、しっかり国としても支援するように求めたところがございます。斉藤大臣にもそれを前向きに捉えていただいています。

また、JR西日本の長谷川一明社長からは、行政側が主体的なスタンスで臨んでいただいているので、しっかりコミットメントしていく必要があると発言されており、責任を持って関わっていただくと考えております。

県としましては、国の支援も得て、またJRの理解も得て、持続可能な路線にしていくべく、もちろんリスクは極力コントロールしながら取り組んでいきたいと考えております。

井加田委員 今議会の議論でも、そうした計画については非常に前向きに捉える意見が多かったように思います。

でも、私は、先ほど申し上げたような計画自体に見積もりの甘さがあるんじゃないかと。それから、県と沿線4市の負担の問題ですが、現実にあいの風とやま鉄道は、JR線の貨物の乗り入れ料がなかったら赤字です。ですから、将来にわたって運行していくとしたら、指令も独立して運行も独立してやったにしても、全国ネットの貨物をどうするのか。今、2025年問題で、運転手の不足ということが言われていますけれども、輸送をどう保障していくのかということは、1県だけで考える中身でもないと思っておりますので、そうした意味でのJR、国の責任をちょっと強く申し上げたわけでした。

決してこの計画自体が、あんた、心配せんでもいいよ、ああ、そうですかとはなかなか思えないので、引き続き知事には、県民目線、現場主義、スピード感に——非常に私はこれは前向きに受け止めておりますけども——ぜひ実現可能性というキーワードも加えていただきたい、こんなことをちょっと要望させていただきたいと思っております。

引き続きまして、ちょっと専門的、技術的なことも入りますので、この後の質問は交通政策局長にお伺いしたいと思っております。

まず、今ほども話題になっていました事業主体、JR西日本からあいの風とやま鉄道へ変更する時期は、新型の鉄道車両34両の受入完了時期のおおむね5年後ということでございます。

それまでの間も、いろいろ準備があると思うんですね。JRが所有する鉄道施設の譲渡や、JR西日本に頼る、頼るといいう言い方が

いいのかどうか、本当は前倒しで、移管前に運転士等の技術職員はJRに出向して技術のノウハウを学ぶ、こういうこともやっぱり必要ではないかと私は思うんですけど、そういった運転士、施設、電気、車両等の技術系職員、技術系要員の確保に向けての条件についてはこれからということでもございました。

多分、鋭意検討していただいていると思いますけれども、利便性向上によって運行本数が維持というよりも増えれば、自動運転であるまいし、運転士も必要でございませう。一人一人、そういう技術を持った運転士の育成計画になるものも必要だと思いますし、どんな要員が必要かということも算定いただいていると思っておりますけど、こうしたことを踏まえて、どのように必要要員を確保していくのかについて、田中交通政策局長に検討状況をお伺いいたします。

田中交通政策局長 城端線・氷見線のあいの風とやま鉄道への移管後の安全で持続可能な路線の実現に向けて、技術系職員をはじめとする要員の確保は、委員からお話がありましたが、大変重要なことと認識しております。

9月に開催された第2回の検討会では、あいの風とやま鉄道から経営を引き継ぐ場合の条件の一つとして、運転士や施設、電気、車両など技術系の要員を確保するため、JR西日本の社員が一定期間、あいの風とやま鉄道に出向することを条件として示されております。そして、10月に開催されました第3回の検討会において、JR西日本から協力を行う旨の対応案が示されました。

こうした協議検討を経まして、先日の第4回検討会でお示ししました実施計画案では、運転士や技術系の要員の出向条件等については、事業主体の変更までに関係者間で協議の上、決定することとし

ております。

必要な人員の確保については、先ほど知事からも答弁申し上げましたが、ＪＲ西日本の長谷川社長の発言にありますとおり、ＪＲ西日本にも責任を持って関わっていただけると考えており、必要な人員の確保を求めてまいります。

井加田委員 ４回の開催の中で一定の方向性は出ているんだと思いますけれども、先ほどちょっと言いましたが、専門系の技士、いろんな設備を移すときにおいても、指令がＪＲからあいの風とやま鉄道単独になるわけで、そういった高度な運営や、それに携わる高度な専門職、そしてまた新型車両は34両ということでもありますけど、1.5倍に増やすわけですから、今のあいの風とやま鉄道の職員が技術的にもそこを全部担っていけるかどうかということもありますし、出向されるＪＲも、そこに行くのなら辞めようかという方も中にはおられるかもしれないですし、いろいろな不安定要素はあるんですね。

ですから、基本線はいいと思いますけど、それを実現していくときにリスクというよりも、本当に計画どおりに行くのかという懸念、ここだけで決めていいのかなという懸念を持つわけで、そこは今後の検討ということでございます。現場の皆さんの仕事を継続していく上でのモチベーションや、新しいレールにどうシフトしていくのかという、様々な乗り越える課題は多いですよと申し上げたので、主体は経営移管後にあいの風とやま鉄道がもらって、どうするのということには絶対ならないと思います。負担はしなくても、そういう運行上の引継ぎについては、双方で今のうちからしっかり先を見据えて技術を磨く、あるいは運転士を養成していく。これがなけれ

ば計画的に要員の確保もしていかなきゃいけないということで、あいの風とやま鉄道も決して何もしなくていいというわけではないと思うんですね。

計画上はそうしたことまで緻密にこの後の協議の中で決まれば、しっかり実現させていく、そういう責任が局長にはあると思っています。ぜひ受け止めていただきたいと思います。

もう1つ懸念されることをお聞きしますが、城端線・氷見線の直通化についてでございます。

直通化は、この計画上は、経営移管後に直通化するのであれば全面的にJR側が支援いたしますよという言い方になっていると承知しています。

実はこの城端線・氷見線の直通化については、平成28年の城端線・氷見線直通化調査ということで、既に一定の課題整理が行われています。その結果をちょっと紹介しますと、高岡駅の構内は非常に複雑であります。あいの風とやま鉄道線と城端線・氷見線と、両線の車両の検修庫もあります。そして、JR貨物線も考慮した複雑な線路の形になっています。

この形を、配線を直通化に切り替える、完成するまでには、線路を切り替える必要が6回あります。切り替えるごとにその電車線の設備、それから電灯、電力設備、通信ケーブル、そして信号ケーブルなどの移設、撤去なるものが必要でございます。

そして、その時点で、そのときの試算が約30億円と出されていて、あ那时的議論を振り返ってみれば、それだけの額をかけてそういう整備をする段階にないという結論に至ったと私は理解をしているんですけど、また城端線も氷見線も、パターンダイヤという

ことも先ほどから言われていますが、単線ですね。複線じゃないんです。あいの風とやま鉄道は複線ですから、いろいろパターン化なり増便は比較的スムーズにできるんですけど、JR貨物の倉庫も考慮した信号システムということで、ちょっと全国に例を見ないくらいの複雑なものになるのではないかと考えています。平成28年の検討会の報告でも、こうしたいろんな条件、線路の形、それから走っている電車、JR貨物も含めると弾力的な信号システムを組むことができないと。

そして、氷見線17往復、城端線21往復、今その時点の本数ですけど、日中便を中心として4から8往復は可能であるということで、直通便の観光列車が何回か走っていると思うんですけど、そこを全部切り替えるとなると、運行上そこを止めたりということも——これは心配せんでもいいと言われるかもしれないけど——そのときの報告で仕方ないかと一旦私たちも理解をしたわけです。それこそ線路を敷き直すぐらいの中でないで、並行在来線と直角に走る一本化は、本当に実現できるかなと。これは私が一番大きな懸念を持った中身でございます。

ですから、実施計画でもJRはこんなふうにおっしゃっています。利用者の利便の確保に関する事柄として行う場合については、高度な知識、技能が必要となる連動信号の再整備などについて、JR西日本は技術的要員支援を全面的に行う、このような言い回しになっています。

ですから、私は高岡駅の構造上、平成28年の報告にもありますけれど、巨額の投資を伴う。その時点の30億円ですから、この後の整備は30億円では済まないかもしれません。また、そういうことをや

っていただく業者がおられるのかどうかもちょっと不透明だと思います。この両線の直通化ということについては、議論はまだ不足していると思っています。再調査をやられるのか。例えば利便性の確保で各線の往来が増えれば、高岡駅で一旦ホームを乗り換えるにしても、直通化して、現実的に利便性が高まれば、場合によって氷見だけではなくて射水方面から関西方面に行く皆さんが新幹線に乗り入れるということで、あいの風とやま鉄道が直通便になるのか、あいの風とやま鉄道の城端ルートに乗って新幹線駅に行く、こんな姿も思い描けるのではないかと考えています。しかし、この形の両線の直通化というのはかなりハードルが高い事業でないか。本当に巨額の投資も必要でございます。

過去の調査結果、それから今後の費用対効果や、そういった技術的な面も踏まえておく必要があるのではないか。だから、JR西日本は5年前の整備計画じゃなくて、その後の含みを持たせて、やられるのであれば支援しますという言い方になっているのではないか。

移管をしてしまえば、指令上も責任を持ってないと思います。あいの風とやま鉄道の中でそれを完結しなければならない、そんな状況になってくるので、これは本当にすごい高度な判断が伴うのじゃないかと思っています。

場合によっては慎重な判断が求められているのがこの直通化につながっていくんですけど、何歩か譲って、このことが実現可能であれば、移管後に議論を先送りしてはいけないと思います。移管前にJR西日本と協力をして、責任を持ってこの直通化設備を実施できるような、実現可能性も含めて、私は計画上にそういう曖昧な形で残すべきではないんじゃないか、こんなふうに思っております。

まだ検討段階にないのかもしれませんが、先送りになっても様々な条件があることは受け止めていただきたいと思っています。検討状況を含めて、局長の見解をお尋ねします。

田中交通政策局長 城端線・氷見線の直通化については、第4回検討会でお示しした実施計画案において、整備費用を盛り込むとともに、事業主体がJR西日本からあいの風とやま鉄道に変更する前に検討を行い、あいの風とやま鉄道が現在の路線と城端線・氷見線を一体的に管理運営することになる移管後に整備を行うこととしております。

なお、委員から議論を先送りしているとの御指摘がありましたが、検討会の議論は、城端線・氷見線を管理運営することになる移管後という議論を踏まえて、計画案に盛り込んだものでございます。

また、この計画案には、直通化について、委員からもいろいろハードルの高い事業などとお話がありましたけど、高度な知識、技能が必要となる信号設備等の再整備などについて、JR西日本は技術的、人的支援を全面的に行うこととしております。これまでの検討会の場において、JR西日本からは、直通化を検討する場面であいの風とやま鉄道と協議を行い、技術的なアドバイスや人的な支援についても協力する考えが示されておきまして、JR西日本と共に進めてまいります。

井加田委員 移管前から協議が始まっているよということだと思います。先ほど申し上げた平成28年の調査結果では、かなり困難性が高いと思うわけですが、そのことも踏まえて、移管後に実現可能かどうかということは、しっかり協議をしていただいた上で方向性を出していただきたい。ここは強く申し上げておきたいと思います。

ありがとうございました。

ちょっと残り時間が少なくなりました。もう1件、物価高騰下における暮らしへの支援ということで4問準備していたわけですが、私の進め方が不手際でして、準備いただいている担当の皆様には非常に申し訳ないと思っております。残りの時間で、4問のうち3問目の補正予算に関わる暮らしへの支援について、知事に答弁を求めているところでございますので、そこに移らせていただきます。

今回、追加提案されました補正予算案の中で、賃上げや非正規労働者の処遇改善に向けた支援が計上されております。持続的な賃上げにつながる支援として、さらなる取組の強化が求められると考えておりますけれども、最近の実施段階においては、それぞれの事業を見てみますと、そんなに成果が上がっている数字にはとても見えにくいなど、そんなふうに思っています。

今回提案されています賃上げ、非正規労働者の処遇改善に向けた支援は、そういった意味では、従前の内容とあまり変わらないという内容のものが多いわけですが、制度の周知、あるいは手続の簡素化など、対策の強化が求められる局面にあるのではないかと認識しております。知事の御答弁をお願いいたします。

新田知事 今、大変なエネルギー高、物価高等、厳しい経営環境の中でも、県内の企業は人材を確保するために賃上げをいわば迫られている状況だったと思います。それでも結構な率での賃上げが多くの企業で行われたことは、経営者の皆さんに本当に敬意を表したいと思っております。

ただ、こういうことはやっぱり長続きはしませんので、継続的にこの賃上げが続くには、価格転嫁が適切に行われること、またD X

や省エネ、人への投資などによって、それぞれの企業の生産性が上がっていくことが必要で、そのための支援が必要だということでございます。

国のほうも同じ考えでありまして、今回の総合経済対策では、中小企業の賃上げの環境の整備、人手不足対応、生産性向上を通じた賃上げ支援が強化されていると理解しています。

県としても、今回追加提案させていただいた予算案に、県内中小企業の生産性向上を後押しするため、デジタル化や省エネなどの課題を見える化するための診断費用、そして、その診断に基づいて課題を解決することも支援する新しい補助金、中小企業トランスフォーメーション補助金を創設いたします。

また、県内中小企業の賃上げと設備投資の取組を支援する賃上げサポート補助金、これは委員おっしゃるような同じことをやっていますが、引き続き期間を延長して御活用いただきたいと思っております。

県内中小企業の人への投資の強化に向けて、従業員個人の自発的なリスクリングを推進する企業を支援するリスクリング補助金の拡充をいたします。

また、年収の壁対策と連動して、非正規雇用労働者の処遇改善を図るためのキャリアアップ奨励金、これも拡充いたしました。これまでの支援をさらに強化する内容ということで御理解をいただきたいと思っております。

県としては、賃上げが経済の活性化、生産性やスキルの向上をもたらして、それがさらなる賃上げにつながる構造的な賃上げの実現をやっていかなければ、このデフレからの完全脱却ということには

ならないと考えております。まずは、これらの強化、拡充した支援策を多くの企業に御活用いただけるように、委員おっしゃるように、まだまだ企業に届いていないという御指摘もいただいております。分かりやすくする、それから伝える努力をよりする、また手続の簡素化に努めるといふ、このようなことも併せてやってまいりたいと考えております。

井加田委員 あまり成果が上がっていないという現状もちょっと申し上げたんですけど、ぜひ補正の趣旨も踏まえて努力をしていただきたいと思います。

冒頭にも申し上げましたけども、いろんな施策の前提に、人口減少時代の現実はやはりしっかり踏まえておく。もちろん踏まえてだと思いますけれども、そうしたことは大事ですし、知事には、知事の政治モットーであります県民目線、現場主義、スピード感、そして、先ほど要らんことをちゃべちゃべと言いましたけど、実現可能性ですね、そういったキーワードもぜひちょっと端のほうに踏まえていただいて、しっかり取り組んでいただきたいと申し上げます。答弁を準備いただいた皆さんには申し訳ないですけど、時間の都合上、これで質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

井上副委員長 井加田委員の質疑は以上で終了いたしました。