

地域公共交通対策特別委員会会議録

I 日 時 令和7年2月7日（金）

午後 1時30分開会

午後 3時25分休憩

午後 3時35分開議

午後 4時36分閉会

II 場 所 大会議室

III 出席委員

委員長	瘡師 富士夫
副委員長	岡崎 信也
委員	横田 誠二
〃	立村 好司
〃	谷村 一成
〃	瀬川 侑希
〃	針山 健史
〃	川島 国
〃	永森 直人
〃	山本 徹
〃	五十嵐 務
〃	中川 忠昭
〃	米原 蕃

IV 出席説明者

地方創生局

地方創生局長 田中 雅敏

観光振興室国際観光課長 加藤 友晴

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・交通戦略企画課長） 有田 翔伍

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

黒崎 勇一

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

有田交通戦略企画課長

- ・第8回富山県地域交通戦略会議の開催結果について
- 黒崎城端線・氷見線再構築推進課長
- ・第3回城端線・氷見線再構築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2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

(2) 質疑・応答

横田委員

- ・城端線・氷見線の再構築に係る新型車両の導入等について

立村委員

- ・高山本線の利便性について

谷村委員

- ・富山地方鉄道への支援について

瀬川委員

- ・富山県地域交通戦略について

・城端線・氷見線の新型車両のデザインについて
針山委員

- ・Bus Life Meet-up!～「バス」でつながる交流イベント～について
- ・北陸新幹線の他の公共交通機関への影響について
- ・富山県地域交通戦略の計画達成に向けた取組について

川島委員

- ・城端線・氷見線再構築事業について
- ・地域公共交通の利用促進へ向けた取組について

永森委員

- ・外国人旅行者向けの二次交通の充実について

中川委員

- ・高山本線の特急ひだ号の増便などについて
- ・公共交通の利用者の動向について

米原委員

- ・城端線・氷見線再構築事業について

岡崎委員

- ・地域公共交通の利用促進等について

瘡師委員長 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いたしますのでよろしくお願いいたします。

なお、本日は時間が限られておりますので、委員各位におかれましては、簡潔な発言をお願いいたします。

また、執行部の皆様方におかれましても、簡潔な答弁をお願いいたします。

それでは、質疑・質問はありませんか。

横田委員 私からは、本日の報告事項にあった第3回城端線・氷見線再構築会議の開催結果に関して、2点お伺いいたします。

本件に関しまして、令和5年12月に県や沿線市等で策定された城端線・氷見線鉄道事業の再構築実施計画には、利用者の利便性の確保に関する事項として、新型車両の導入を掲げられ、振動の抑制による乗り心地の改善、加速性能の向上による速達性の確保ですとか、カーボンニュートラルの要請に応える環境性能に優れた新しいタイプの気動車を導入するとあります。

この中で、先般行われた会議で新たに導入する車両タイプは、今ほど説明もありましたが、最新の蓄電池を搭載した新型ハイブリッド気動車に決まったと説明がございました。その狙いについて伺います。

特に再構築実施計画には、城端線・氷見線の直通化について、あいの風とやま鉄道が並行在来線と城端線・氷見線を一体的に管理運営する事業主体の変更後に改良を行うとあります。万葉線を含めたこれら3つの鉄軌道線が高岡駅に結節する中で、各線への相互乗り入れへの期待が一層高まることとなります。それらの軌間、つまり鉄道のレールの幅は1,067ミリ、狭軌と言われていますが、それと同一であり、ただ、電化方式がそれぞれ異なるということになっています。

こうした点を踏まえまして、車両導入検討の際に、各線への相互乗り入れについての議論、あるいは検討がなされたのかを中心に答弁を頂きたいと思っております。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 城端線・氷見線の新型車両につきましては、今ほど御報告させていただきましたとおり、先月の第3回の城端線・氷見線再構築会議におき

まして、車両タイプや基本仕様を決定したところでございます。

7月に第2回の会議を開催しており、その際に車両タイプにつきましては、脱炭素の観点からハイブリッド気動車はメリットもあるのですけれども、8年から10年ごとの定期的な蓄電池の交換が必要であり、ランニングコストへの影響を考えると、現状では電気式気動車が現実的ではないかという御意見がございました。

これが第3回の会議では、新たにJR西日本から新型ハイブリッド車両用に開発を進めていた新しい蓄電池を実装できる目途がついたと報告があり、議論した結果、寿命が2倍になるということ、出力が上がるということ、そういったことから、議論をした上で新型ハイブリッド気動車を導入するというところで決まったところでございます。

新型ハイブリッド気動車は、今ほど委員から御紹介がございましたとおり、乗り心地の改善、環境性能に優れた車両を導入するとしております計画にかなった車両だと考えております。導入に向けて、JR西日本、あいの風とやま鉄道、沿線市と連携して取り組んでまいりたいと思っております。

なお、御質問がありました相互乗り入れですけれども、おっしゃるとおり、線路の幅につきましては、狭軌ということで同じ幅でございます。もちろん今現在の城端線の車両も、あいの風とやま鉄道には乗り入れております。ディーゼル車なので、電化しているあいの風とやま鉄道にも乗り入れすることはできるので、この再構築計画におきましても、城端線から富山駅への乗り入れについて明記しております。

ただ、万葉線につきましては、基本的には軌道部分があることから、今の鉄道が軌道を走るといのがなかなか…。

ディーゼルだから走れないことはないのかもしれませんがけれども、安全面とか、ホーム、道路から乗るステップまでの高さも非常に高くなりますので、今回の車両の選定に当たっては、そこまで考慮しておりません。

横田委員 あいの風と城端線・氷見線については乗り入れできる、万葉線については考慮されなかったということでした。近い将来ではないかもしれませんが、新高岡駅の横に城端線の新高岡駅がありますので、そういった観点も念頭にこれから議論を進めていければいいかなと思います。

続きまして、今後導入する新型車両のデザイン、これを今年度中に決めるということですが、現在城端線・氷見線には「忍者ハットリくん列車」が走っています。これは、私が高岡市の職員時代に地域構想を担当していた、たしか平成16年と記憶していますが、城端・氷見線活性化推進協議会において、両線の利用促進等を目的に導入したと記憶しています。

この列車の取扱いをどうなされるのか、そしてまた、新型車両のデザインをどういったプロセスを経て決定し、その際にはどのような観点、あるいは目的を掲げて進められるのか、方針をお聞かせいただきたいと思います。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 新型車両のデザインにつきましては、昨年9月に有識者、県、沿線4市、JR西日本、あいの風とやま鉄道から構成されます新型車両デザイン検討作業チームというものを設置いたしまして、車両デザインの提案を依頼するデザイン事務所も決定したところでございます。

城端線・氷見線にふさわしいデザインを提案してもらうために、まずは沿線の状況を深く理解いただくことが重要ということで、昨年10月ですけれども、提案を依頼したデ

デザイン事務所の方を現地に招いて、沿線地域の文化、歴史、自然風土なども紹介するとともに、実際に城端線・氷見線に乗っていただいております。

この後、デザイン事務所からの提案を受け、作業チームにおいて検討を進め、年度内を目途に再構築会議でデザイン案を決定することとしております。

委員御質問の現在の「忍者ハットリくん列車」でございますけれども、御紹介のとおり、平成16年3月に運行を開始しております。運行開始以来、リニューアルも重ねながら、現在の車両につきましては、令和3年4月にリニューアルしたものでございます。今後は、城端線・氷見線への新型車両の導入の時期も見据えながら、運行をしていく予定でございます。

新たに導入する車両につきましては、再構築事業によりまして城端線・氷見線が変わったという印象を受ける代表的な部分であると思っております。利用者の方が路線に愛着が持てる、乗りたくなる路線、計画に記載のとおりでございますけれども、それを目指してデザインの検討を引き続き進めてまいります。

横田委員 デザインの考案を進めているということでありました。たしか平成15年か16年に万葉線に新型車両が入って、そのときにデザインも今の「アイトラム」になったり、ちょうど「忍者ハットリくん列車」もいろいろ取組があつて、万葉線はその後、「ドラえもん ترام」ですね、台湾などから観光で乗りに来られることもありますので、ぜひ多くの人に愛着を持ってもらう、利用してもらう、そういったことが進むように進めていただければと思います。

立村委員 私からは、高山線について質問させていただきます。

高山は、国内有数の観光地であります。高山からどう富

山に観光客を呼び込むか、あるいは高山に行く目的の観光客の方をどう富山で着地させるか、富山を経由させるかというのは、諸先輩方が言ってこられたとおり、長年の課題であります。高速バスなども考えられますけれども、何と云ってもその中心的な役割を担うのは、やはり高山線ではないかと思えます。

本県にとってそういう大事な路線である高山線、先日のニューヨークタイムズの記事もありますが、そういったものも追い風に、高山への観光客を本県にさらに呼び込む。そのためには、特急「ひだ」の増発など高山線の利便性の向上が望まれるところでもあります。

高山線の区間のうち、猪谷から富山の間は、事務局を富山市に置く高山本線ブラッシュアップ会議において、市、県、そしてJRを構成員として、昨年度からは富山地方鉄道さんも構成メンバーに加わったところではありますが、高山線の活性化、利便性向上などについて協議が重ねられていることは承知しております。そして、令和5年3月には、高山本線ブラッシュアップ基本計画が策定、公表されたところでもあります。

こうした流れと並行して、毎年、高山本線強化促進同盟会としてJR西日本に対し、利便性の向上を要望されているところでもあります。そういった成果が現れないか、期待しているところではありますが、昨年12月に発表された今年の春ダイヤの改正を見ると、高山線に関しては、運行時刻の変更のみであり、大変寂しいものでありました。

そこで、今年度も先日要望なされたと同様ですが、その要望内容とJRの回答について、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 高山本線は、沿線住民の生活の足を支えるとともに、今ほどお話もありましたとおり、

飛騨高山など沿線の観光地を結ぶ重要な路線であると考えております。

高山本線強化促進同盟会では、利用促進や利便性向上に向け、富山市さんや商工団体とともに、ＪＲ西日本さんに対して要望を行っているところでございます。

先月27日に実施した要望では、富山、高山間の特急「ひだ」の増発・増車や北陸新幹線との乗り継ぎ、利便性の確保、それから普通列車でございますが、利便性の向上、安全対策、安全運行などについて、ＪＲ西日本さんに要望させていただいたところでございます。

ＪＲ西日本からは、今ほど御紹介もありましたニューヨークタイムズで「今年行くべき52か所」に富山市が選出されたことをチャンスと捉え、富山エリアへの往来を拡大したいと考えていることを発言されております。

それに加えて、特急「ひだ」についてはインバウンド旅行客の増加が見られますので、現在保有している車両数の中で最大限増車し、一部検査時期というのがどうしてもあるのですが、それを除いては4両編成で運行しているという御発言があったところでございます。

また、普通列車の話でございますが、利用促進や利便性向上については、まちづくりと連携した取組が必要であり、自治体とも連携して議論を進めていきたいという発言もあったところでございます。

我々としては、引き続き富山市や商工団体等と連携しながら、ＪＲ西日本に対し、高山本線の利用促進や利便性向上を引き続き働きかけてまいりたいと考えております。

立村委員 城端線・氷見線については、もう既に経営移管が決まっております。高山線についても、現在、富山市を中心にＪＲ側と今後の運営について協議を進められておりますが、今後そういった協議がどんどん進んでいくものと思

われます。

私の地元の婦中町をはじめ、沿線住民の方々は、その存続はもちろんですけれども、利便性向上を望んでおりまして、今現在行われている協議の動向には、非常に注目しております。

仮に、将来的に高山線も城端線・氷見線同様、国の再構築事業の認定を目指す際には、その計画の中に利用者の利便性の確保、利用者数の増加、そういったものが見込まれる事業を盛り込む必要があると承知しております。将来を見据えて今のうちからできることから取り組んでいく必要があるのではないかと考えておりますので、引き続き富山市や関係機関と連携して、JR西日本に対して強く働きかけていっていただきたいということをお願いいたしまして、私からの質問といたします。

谷村委員 私からは、富山地方鉄道の支援について質問いたします。

第2回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会が一昨日開催されたということで、先ほど概要も説明いただきました。人口減少やコロナ禍による鉄道事業の不振などで赤字が続いており、存続に向けた支援のあり方について議論をされたと理解しております。

これまでは富山市が先頭に立ち、昨年2月に地鉄側が鉄道事業の現状や課題について沿線市町村の担当課長に説明され、5月には沿線市町村側のみで会議を開かれ、国土交通省の担当者から制度内容や自治体の役割について説明を受けられ、その後、9月には沿線の7つの市町村のトップが集まる初めての会議が開かれたということです。富山地方鉄道の中田邦彦社長も出席されたようです。

また、9月末の沿線自治体のトップの方々による富山地方鉄道への支援のあり方検討会に、県も参加するよう求め

る要望を経て、11月28日には富山地方鉄道沿線の自治体トップと知事が参画する検討会、いわゆるあり方検討会の第1回が初めて開催されました。

2回目は一昨日というわけですが、県はどのような立場で参画しているのか、また、2回目の概要については先ほど御説明がりましたが、1回目にはどのようなことが検討されたのか、また、今後どのようなスケジュールで進むのか、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 昨年11月28日でございますが、第1回富山地方鉄道鉄道のあり方検討会で検討会の体制について議論しまして、委員には、地域公共交通の活性化の主役である沿線の7市町村長が就任すること、知事は県全域を対象とする地域交通戦略を策定している立場から、富山県知事として参画することが決まったものでございます。

また、その会議の中では、今後の議論の進め方について、当面の支援といった短期的な議論と、今後の在り方といった中長期的な議論を分けて行っていくことを確認したものでございます。

先ほどの報告案件でも御説明したところでございますが、一昨日2月5日には第2回の検討会を開催しまして、支援に向けた方向性について協議いたしました。協議の結果、先ほど申し上げたとおり、令和7年度は燃料や資材高騰に対し、県と沿線7市町村で約2億円の支援をすること、また、令和8年度以降の対応を含む中長期的な運行の在り方を検討する2つの分科会を設置することが了承されております。

分科会の検討スケジュールにつきましては、今後、分科会の構成メンバーで協議していくこととなりますが、その会議の場で、滑川市の水野市長から中長期的な課題に対し

てスピード感を持って対応していかななくてはならないといった御意見もあったところでございまして、これを踏まえると、今後の在り方の議論は、自治体と事業者との間で早急に進める必要があると考えております。

谷村委員 地鉄の在り方につきましては、沿線市町村の個別課題の議論にとどまらず、県は全体のまとめ役として役割を果たすべきだと考えております。

一昨日のあり方検討会においても、富山市長から意見として出ていたようですが、地鉄の鉄道線を何とか存続させたいということは前提にあるようです。

9月に行われました沿線市町村のトップが集まる初めての会議では、終了後に取材に応じた富山市長によりますと、富山地方鉄道が県全体にとって必要不可欠な社会インフラだとして維持や活性化に積極的に取り組むことや、必要な費用について沿線自治体が応分の負担をすることで合意したということであり、沿線市町村側は地鉄の維持、活性化の必要性について一致しているということでした。

県全体にとって必要不可欠な社会インフラだという認識であるからこそ、県への参画要望の末、あり方検討会が開催されたのだと思っております。

現在は、個別課題解消が論点になっているようですが、もちろん短期的には地鉄の経営改善を前提に、沿線の実情に合わせたきめ細かい対応策も必要と思います。また、同時に地鉄の鉄道線が走る全域において、県として地域公共交通の一つとして、また社会インフラとして今後どうあるべきか、県としてどうすべきなのか、県のリーダーシップにより全体像、在り方を描き、その上で沿線市町村の課題に目を向け、在り方を検討すべきと考えるところであります。

もちろん、現時点での赤字補填も必要です。その計画に

加え、今後の在り方を議論するということであれば、単純に不採算区間の廃線とならないと思います。全体での十分な議論の末、部分的な廃線という結論になれば、致し方ないとも思います。

そこで、地鉄の将来の在り方を検討する上での県としての役割、またどのように取り組んでいくのか、同じく板屋広域交通・新幹線政策課長にお伺いたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 一昨日の検討会では、分科会の構成やそれぞれの路線が抱える課題などについても意見が交わされたところがございます。会議の場で知事からは、城端線・氷見線も沿線4市でそれぞれ思いがあったが、4市がしっかりと団結して取り組んだことを御紹介されております。

また、分科会には、県全域の地域交通戦略を策定した立場として、引き続き県も参画しまして、アドバイスや力添えをさせていただくということ。それから分科会では、印象だけではなくて、通勤や通学、観光利用などのデータに基づきまして議論を進めていくべきと発言されております。

県としましては、検討会の議論も踏まえ、分科会において関係の市町村や事業者とともに議論を進めていきたいと考えております。

谷村委員 富山県地域交通戦略には、「地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするための必要サービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要」であるとうたわれていまして、「自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。」となっているところがございます。

このあり方検討会になぜ事業者が参画していないのか気にはなっていました。今後は、事業者も交えて議論すると先ほどお話をいただきましたので、少し安心しているところです。この鉄道線の対策として1つは廃線、そうならば代替移動手段の準備が必要になってくるケースもあると思いますが、知恵を出して現行の仕組みで維持・存続、もしくはみなし上下分離方式など経営形態を変えての存続というように、大きくは3つの方向性を検討していかなければならないと感じております。

そういう中では、やはり県がその全体の取りまとめをやって、まずは富山県の中で地鉄の鉄道線の在り方がどうあるべきか、地域に与える影響、また、通勤・通学の足、そして観光の足である中で、各沿線市町村が個別の課題に対してできること、できないことについて意見を出しながら、1つにまとめていくという方向が理想的なのかなと考えております。

そういうことで、やはりリーダーシップとして県が主導で進めていくべきなのかなと。そういう中で、後に分科会として個別の沿線の課題解決も入れていかないといけないということであれば、まずは県が主導で大きな方向性を見いだすというのが現実的だと思います。その点について何かありますか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 一昨日の検討会では分科会の構成案が示されまして、富山地方鉄道の参加も含め、分科会の構成案のメンバーで今後協議していくということで先ほど御説明しましたが、昨年11月、第1回検討会の立ち上げのときに、新田知事からお話しされておりますが、地域公共交通の活性化の主役は、沿線市町村長の皆さんと、また、沿線市町村の住民の皆さんだと考えているということとございまして、富山県としては、県全域を対象とする

地域交通戦略を策定した立場がございませうので、それは折に触れてアドバイスや力添えをさせていただくと。まずは分科会で議論をしていく、協議をしていくということになるかと思ひます。

瀬川委員 冒頭に報告もしていただきましたが、富山県地域交通戦略において、県民一人当たりの地域交通利用回数の年間目標を50回にしているということで、進捗状況を改めてお聞きしたいと思ひます。

また、この数字は、北陸信越運輸局と富山運輸支局のデータを使って、各公共交通機関の輸送人員を足上げたものを、県民の人口で割ることによってつくっていると思うのですが、県内の方と県外の方と外国人の方と内訳があるのか、可能であれば教えていただければと思ひます。

有田交通戦略企画課長 まず、御質問いただいていた地域交通戦略における県民一人当たりの地域交通利用回数、この年間50回の目標に対する進捗状況については、冒頭の御説明と少し重複いたしますが、前年度の39.8回から比べて2.2回分増加をいたしまして42.0回となっております。

これまでの過去の推移と比べますと、地域交通戦略の策定前は特にコロナ禍の影響がございました。令和2年度には33.8回と大きく落ち込みましたが、42回から44回台程度で推移しておりましたコロナ禍前の水準と近い水準となってきております。

戦略では、先ほど冒頭もお話しさせていただきましたが、令和10年度までにこれを50回に引き上げることを目標としておりますので、目標達成に向けて関係者の皆さんと引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

また、県外ですとか、外国人の皆さんといった内訳については、こちら先ほど委員から紹介いただいたとおり、運輸局や運輸支局のデータに基づいております。運輸局・運

輸支局は、法令に基づいて事業報告を受けるという形で、各事業者から募ったデータを集計して、今県にも提供をいただいておりますが、その事業者から募るデータの中には、そういった内訳はありません。

瀬川委員 なぜこういうことを聞いたかといいますと、交通戦略の県民一人当たりの地域交通利用回数を伸ばすということはとても大事ですし、伸ばせば伸ばすほど持続可能性が高まるので、とても大切なことだと思っておりますが、何も富山県民だけで考える必要もないかなと思っております。

公共交通は県民も使いますが、県外の方も使います。観光客の方も使います。外国人の方も使います。どこを伸ばしても持続可能性につながるので、やりやすいところからもっと伸ばしていったいいんじゃないかと思っております。特に、外国人の方は来られたらほとんど公共交通を使いますので、非常に直接的につながっていくんじゃないかなと思っております。

そこで、どの利用者でもいいから伸ばしていきたいところなんですけれども、特に県の訪日外国人に絞りますと、延べ宿泊者数は、令和8年に目標53万人と県が設定しています。しかし、直近の令和5年の実績は、残念ながらコロナ禍などの影響もあって半分以下の23万5,000人台なので、53万人の目標に対して、23万人が今の実績であるということです。

もちろん目標を高く持って目指していくのは大事でニューヨークタイムズなどの追い風もあるのでありますが、倍以上離れた数字になっているので、現実的な目標を再度設定したらどうかと思っております。今後の施策の方向性と併せて、加藤国際観光課長にお聞きしたいと思います。

加藤国際観光課長 今ほど委員からも紹介がございましたが、

令和5年の本県の訪日外国人旅行者の延べ宿泊者数につきましては、過去最高を記録しました令和元年の約7割となる23万6,000人であり、新型コロナ感染拡大により落ち込んだインバウンド需要は、回復してきているものの、観光振興戦略プランで設定しました令和8年の目標値の53万人とは乖離があると承知しております。

県では、観光振興戦略プランに基づきまして、東アジア、東南アジアからのリピーター客の取り込み、欧米豪の富裕層など新規市場の開拓、海外の個人旅行者への効果的な情報発信に取り組んでいるところでございます。

特に、欧米豪市場や高付加価値旅行者の誘客につきましては、これまで英国で実施してきました観光プロモーション「富山 week in ロンドン」に加えまして、今年度は、全国知事会がフランスで実施しました観光プロモーションに出展するなど注力してきたところでございます。

その結果、英国やフランス、米国からの宿泊者数が新型コロナ感染拡大前の水準を大きく上回り、特に英国につきましては、都道府県別伸び率で全国1位となるなど成果も上がってきているところでございます。

県としましては、現在の施策をより効果的にかつ強力に取り組むことで、さらなるインバウンド誘客に努めてまいりたいと考えております。

瀬川委員 追い風が吹いています。私はあまりゴルフが上手じゃないんですけれども、同じ施策をやるにしても、追い風が吹いているときにやるとより効果が出ると思いますので、ぜひ来年度は特に力を入れて頑張っていただきたいなと思います。

最後に、城端線・氷見線の新型車両のデザインについてお聞きしたいと思います。

万葉線には「ドラえもん ترام」がありますが、数多く

走っているうちの1車両だけです。それはとても人気で、人気だからこそ時刻表に、この時間に乗れば「ドラえもん ترام」に乗れますよというお知らせをしています。電車は移動の乗り物ですけれども、乗ること自体が目的化している一つの例だと思っています。

アニメのデザインを入れるというのも大事な視点だと思うのですが、私はアニメだからいいというわけではなくて、複数あることが大事なんじゃないかと思っています。今後34車両準備する予定ということで、34車両全部同じ近代的なデザインだと思いますが、全部同じものよりも、「あ、この時間はこのデザイン来たね」「あ、次の電車はこのデザイン来たね」となれば見ている人も楽しいですし、乗る人も次はあのデザインの電車に乗ってみたいなということで、同じデザインの34両をそろえるよりも、多くのデザインがあったほうが乗る回数も増えるのではないかなと思っています。

実際、そういう動きがあるから電車だけじゃなくて、この電車のあのデザインに乗ってみたいというような事例が全国にも多くあると思っていますし、そういう人が大勢いらっしゃると思います。34車両に複数のデザイン、2つと言わず、そうですね、10は言い過ぎかもしれませんが、1桁台後半ぐらい多くのデザインがあったらいいと思いますが、黒崎城端線・氷見線再構築推進課長に見解をお聞きしたいと思っています。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 城端線・氷見線の新型車両導入に向けて、車両タイプについては前回の会議で決定したところでございますけれども、併せてデザインについても現在検討を進めているところでございます。

委員御紹介のとおり、新しい車両は34両導入することとしております。おっしゃるとおり、複数のデザインの車両

があれば乗り比べを楽しんだり、また、駅のホームで待っていても、どのデザインの車両が入ってくるかという、そういう楽しみもあるのかなとは考えております。

一方で、鉄道車両というのはその路線、ひいてはその地域のイメージを象徴する存在であると考えております。そうした際に、基本となるデザインが複数ありますと、そのイメージがなかなか形成されにくいといったこと、また、コスト面にも留意する必要があると思っております。デザインが複数ありますと、設計・製造のコストがかかることに加えて、複数の部品、材料をストックしておく必要があるということで、メンテナンスコストも増えるといったような課題もあると思っております。現在車両の前面のデザイン、車体の色、内装につきましては、34両同一のデザインでの提案を求めているところです。

城端線・氷見線といえ、現在の雨晴海岸、砺波平野を走る朱色の車両のイメージが定着しております。いろいろな方の話を聞きますと、今の車両も非常に評判がいいとお聞きしておりますけれども、現在検討しておる車両、新しい車両がさらに沿線の美しい景観になじみ、地元の顔として沿線住民ですとか、全国の方々から広く認知され、乗りたいと思ってもらえるような車両になりますよう、作業チームにおいて検討してまいります。

瀬川委員 私の提案と黒崎課長のお答えを総合すると、メインのデザインを1つ持ち、34車両のうち多くはそれにしつつですね、中を全面的にいじるラッピングという方法もありますので、路線内に複数のデザインが走るように、運行し始めた後でも結構なので、ぜひ検討していただきたいなと思っております。

針山委員 今日は、朝から引き続き雪がひどかったのですが、何とかこの委員会だけは、公共交通を利用して行きたいな

とっていたところ、高校生になる子供を朝、氷見線の伏木駅に降ろしたら、途中電話がかかってきまして、「あいの風鉄道止まっとるわ」ということで、やむなく大渋滞の中、車で今日はやってきました。

いろいろデザインの話もありますけれども、新型車両の導入に当たっては、降ったら止めるんじゃないくて、降っても走る、雪に強い新型車両も候補の一つに上げていただきたいなと思っております。

先日、東洋経済オンラインの記事をネットで発見しまして、いろいろと読んでおりました。東京の新宿を中心に小田原とか箱根とか、あっちの方面を結んでいる小田急電鉄の記事であります。通勤とか観光の両面で、特急のロマンスカーが走っているということでございます。私は乗ったことはありませんけれども、そのロマンスカーの運転手になるために、大変な苦労があるという運転手さんのインタビュー記事でありました。

鉄道業務の基本を学び、試験を受けて通勤車両の車掌になり、運転士になり、そしてそこからいろいろ経験を踏んでようやく新人のロマンスカー担当者養成の何か試験がまたあるそうでした、その後にも接客を学ぶ、そういったロマンスカークルー研修を経て、やっと運転士になるそうあります。1回運転士になっても、油断はできないそうで、2年ごとに試験があるそうでございます。

このように大変厳しい状況、厳しい環境にはあるけれども、やはりロマンスカーに乗りたいという方が後を絶たないという記事でございました。

実際に従事する運転士さんや整備士さんが憧れる車両というのも、今後の公共交通にとって大事な要素ではないかと思っておりますし、先ほどから、例えば城端線・氷見線の新型車両についても、イニシャルコストとか、ランニン

グコストとか、そういった費用面、また、環境や機能も大事な観点だと思いますけれども、関係者の皆さんが自信とプライドを持って業務に当たられる、また、子供たちや周りの大人の方から憧れを持ってもらえる、そういった車両もまた検討していただきたいと思っております。

我らが副議長であります井上学先輩が地方創生産業委員会でも取り上げたことをきっかけに、実現した映画「つぎとまります」の上映会をはじめとした交流会のイベントが今度開催されることになっております。イベントのチラシを見られた方も多と思いますし、ホームページでも今掲載されております。

私が委員長を務めております常任委員会でもございますけれども、本当にスピード感を持って交通政策局の皆さんには対応いただいて、このようなイベントが開催されたと思っております。

大変好評で、ホームページを見ると1月27日に申込みを締め切ったと記載されておりました。バスの運転手の担い手確保であったり、バス業界の理解を深めてもらうには、本当に絶好の機会じゃないかなと思っております。

私も大変興味深く見ておりました、ぜひ常任委員会の委員長として見学したいと申出をしましたがけれども、今回は女性だけということで、スピーディーに断られてしまいました。次回の3月9日、これは一般公開されるということですので、チャレンジしたいと思っております。

せっかくの機会ですので、こういった映画でまた盛り上げていただきたいと思っておりますけれども、実際この交流会に行けない私としては、今日ここでいろいろと質問をさせていただきたいわけがございます。

2月に行われるこの交流会に申込者の年代など、どういった方が申込みをされておられるのか、答えられる範囲で

結構なので教えていただきたいと思います。

有田交通戦略企画課長 御紹介いただきました交流イベントにつきまして、1月10日に参加申込みの受付を開始いたしました。約2週間後の25日に定員に達したので、応募を締め切らせていただいております。多くの女性の方々に、興味を持っていただいていると受け止めております。

申込み状況を見ますと、年代の話がございましたが、10代の方、20代の方から上は60代、70代の方まで幅広い世代の方々からお申込みを頂きました。

また、申込み時にメッセージもお寄せいただいております。例えば、「バス運転手になろうか迷っているときに、このイベントに興味を持ち応募した」といったメッセージですとか、「バス業界の現状を考えてみる、いいきっかけになると思い応募しました」といったメッセージなど、イベントに期待するメッセージもお寄せいただいております。

今回の交流イベントは、バス運転手の確保に向けて女性の活躍を推進するために、新人の女性バス運転手の成長を描いた映画の特別上映、現役の女性運転手の方などと参加者の交流などを実施する予定でございます。

このイベントを通して、バス業界やバス運転手の仕事の魅力を皆さんに知っていただくとともに、公共交通について考えていただいて、御自身はもちろんのこと、御家族、友人など回りの皆さんにバス運転手の魅力をお勧めいただいたり、公共交通にもっと乗ろうと呼びかけていただくなど、公共交通に対する県民の参画が広がるきっかけになることを期待しております。

針山委員 大変幅広い年代の層から、本当に多くの方が参加いただけるということでもあります。

運転手を志してほしいというのが本音だと思っておりますけれども、一方で、バスを利用する方が増えるというの

も、この役割の一つではないかなと思っております。そして先ほども申しましたけれども、ぜひ運転手を目指される方には、こんな車両を運転してみたいんだということもまた聞いてみてほしいなと思っております。

県のホームページを見たときに、リンク先で「バスドライバーnavi」が紹介されています。それをクリックしてみると、県内でも結構盛んにこういったバスの交流会をやっているんだなということが分かりました。せっかく今回富山県でそういった取組をするので、まさか富山県で映画見て、東京のバス運転手になりたいということにならないように、しっかりと交流を図っていただきたいと思っております。

次に、北陸新幹線が富山県にやってきて10年がたつということでございます。大変期待の大きかった新幹線でありまして、新幹線が通ることによって人が寄って、例えば呉西なら氷見線とか城端線、万葉線を利用される方がどんどん増えていくのではないかと、また、それに伴ってバス路線の利用者も増えるのではないかと、そういったいわゆる波及効果に大きな期待があったと思っております。

しかし、この間、コロナ禍があったり、去年の能登半島地震があったりと、なかなかこの10年を通してどういった評価をすればいいのか大変難しいところもあるとは思っておりますけれども、あいの風鉄道の利用状況を見てみれば、開業2年目、3年目、いわゆる通年営業の1年目、2年目というのは、1日4万358人とか、4万338人の利用だというデータもあります。

2019年、コロナ禍直前は1日4万3,331人と、そこまで少しずつ伸びてきたんですけれども、直近の地震とか、コロナ禍の影響で2024年の直近の1日利用者数は4万1,877人と認識をしております。

J R 氷見線・城端線であったり、私鉄の数字は、いろいろな数字がありまして、どこを捉えればいいのかよく分かりませんが、少し伸び悩んでいるところがあるのかなと私は認識しておりますが、北陸新幹線開業から10年、県内の公共交通機関の利用状況にどのような影響があったのか、板屋広域交通・新幹線政策課長にお尋ねいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 北陸新幹線は、平成27年3月14日に開業しました。その後、鉄軌道やバスなど県内の地域交通の利用状況は、平成27年度の4,509万9,000回から平成30年度には4,623万5,000回となりまして、開業効果から増加傾向にあったものと考えております。

先ほどお話にもありましたが、新型コロナの影響によりまして、令和2年度は3,498万4,000回となるなど、利用は大きく落ち込んでおります。その後、新型コロナの影響が少しずつ収まっていくことに伴いまして、利用状況も回復し、昨年度、令和5年度は4,223万7,000回となりまして、4,500万台から4,600万台で推移していたコロナ禍前の水準にだんだんと近づいているものと思います。

コロナ禍前の水準には完全には回復していない状況ではございますが、県内の公共交通機関につきましては、北陸新幹線からの乗り継ぎなどの利用も含め、新幹線開業以降、多くの方に利用いただいているものと考えております。

針山委員 おおむね思っていたとおりにかなと思っておりますけれども、昨年2月に策定されました富山県地域交通戦略の計画からすれば、やはりもっと頑張っていかなければならないのだらうなと思っております。

地域交通戦略については、バックキャストिंगという考え方をういたり、また地勢であったり、気候であったり、また人口の動向とか、あらゆる要素を本当にいろいろな角度から検討されてきたものであると思っておりますし、本

当に交通政策局の皆さんを中心に、富山県庁挙げて慎重に、またときには大胆に議論されてきたのではないかなと思っております。

ただ、一方で、昨日、富山地方鉄道の減便とか、廃線が検討されているという大きな記事も出ておりましたし、昨年8月には、地鉄や加越能バスの減便や一部廃止が発表されたところでもあります。

個々の交通事業者の経営状況や路線の見直しという変化もしっかりと取り込んでいる計画なのかもしれませんが、私たち県民としては、その計画の目標にも交通の利用の回数であったり、地域交通への満足度というの盛り込まれているわけでございます。そういった報道を見るたびに利便性などを懸念するわけでございます。

そういった心配や懸念に対して、この計画というのはまだ始まったばかりではありますけれども、現状を踏まえて計画達成に向けてどのように取り組んでいくのか、所見と申しますか、意気込みも含めて田中交通政策局長にお尋ねをいたします。

田中交通政策局長 今ほど委員から御説明ありましたけれども、地域交通戦略は昨年2月に策定しました。策定に当たっては、本当に多くの議論を重ねて、マスコミの方にも大きく報道していただいて、いろいろな意見も踏まえて策定いたしました。

この戦略の中には、今委員から御指摘ありましたけれども、新型コロナウイルスの流行によって地域交通の利用は大きく減少していることとか、燃料価格など物価高騰の影響も大きく受けておまして、今後も人口減少が続くとか、地域交通を取り巻く環境は、ここ数年で大きく変化し、厳しさを増していると、そういうことは当然前提に折り込んだ上で議論を重ねてまとめました。

今ほどバスの運転手とか地鉄の話もあったんですけども、御指摘の内容は、こうした厳しい状況が具体的に一部示されたものと思っております。やはり戦略の目標達成に向けまして、例えばバスの運転手不足に対しましても、昨年の戦略会議で部会を速やかに開催しまして、有識者からの意見を伺いましたし、また、議決もしていただき、9月補正で予算計上もしておりますし、また、今御紹介あった、私も所属しておりますけれども、地方創生産業委員会の委員の皆さんからの提案も受けまして、2月にそのバスの運転手に関するイベントや、確保のための取組もやるとか、先ほど課長からも説明ありましたけれども、いろいろと施策を行っております。

また、富山地方鉄道につきましても、先ほど課長から報告事項でありましたけれども、検討会において今度分科会を組織しまして、令和8年度以降の対応を含めた中長期的な在り方も検討してまいります。

県の地域交通戦略につきましても、地域交通の厳しい環境も踏まえた中で、持続可能な地域交通サービスを確保するということが、本県の地域交通のマスタープランとして策定したものでありますので、交通政策局、県としましては、その実現に向けて努力してまいります。

針山委員 本当に、田中交通政策局長には常任委員会でも大変お世話になっております。これから地域交通戦略については、担当委員会としてもしっかりと議論をしていきたいと思っておりますし、関係者だけでなく県民を巻き込んで取り組んでいかなければならないと思っております。一緒に頑張っていきましょう。よろしく願いいたします。

川島委員 早速質問に入らせていただきますが、先ほど来横田委員、そして瀬川委員から城端線・氷見線の新型車両におけるデザインの重要性について、問題提起、提言がなさ

れております。黒崎課長からおよそわくわくするとは言い難い御答弁を賜りまして、ありがとうございます。

瀬川委員も本当にいい表現をされましたが、乗ること自体が目的化する、目的になる城端線・氷見線、これは本当に重要な視点だと思ひまして、超人口減少時代の中において、現状見通しが甘いのかなと率直に感じてなりません。

特に、再構築会議の組織のメンバーは、行政首長と運営事業者8名からなるざっくり平均年齢60歳以上の方々に、10代から50代、特に今現在あいの風を利用している5割以上が学生だということも捉えると、どうやったら利用したくなるかという思いの議論がなされているのかなということを感じざるを得ないということでもあります。

1点目として、重ねて言いますが、この新型車両のデザインについては、まちづくり観光施策と連携した取組を念頭に置いた議論がやはり必要と考えておりますが、かねてから議会からも提言のあるアニメ・漫画コンテンツを活用した取組は、乗ること自体を目的化する大きな要素であろうと考えております。横田委員からもありましたが、「忍者ハットリくん列車」、これも本当に非常に人気がありますし、万葉線においては、「ドラえもん ترام」に乗りたいために台湾から高岡市に来られるという方々が2倍、3倍になっているという実績、データをしっかりと捉えて活用していくことが必要かと考えますが、黒崎課長の御意見を再度伺いたいと思ひます。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 これまで横田委員、瀬川委員から御質問いただきまして、特に瀬川委員の御質問の意図を十分くみ取れていなかったのかもしれないけれども、瀬川委員からも御提案ありました鉄道車両のラッピングですけれども、これは現在「ハットリくん列車」とか、「ドラえもん ترام」でも活用されていますし、アニメや

漫画の活用をはじめ、車体広告など広く活用されております。このため現在進めております車両の詳細設計に必要な基本的なデザインとは別に実施することが可能ではないかと考えております。ですので、現時点でそれをやらないと言っているわけではないということをもまず御説明させていただきます。

それとアニメ・漫画の活用につきましては、今ほど申し上げた「忍者ハットリくん列車」、「ドラえもん ترام」などの事例がございますけれども、こうした取組は沿線のまちづくりと一体となって進められることで、初めて路線や沿線地域のイメージアップ、観光誘客などの効果を発揮するものと考えております。

このため、再構築実施計画におきましても、議会での御議論、御提言も踏まえまして、アニメや漫画の活用に関する取組につきましては、まちづくり、観光施策との連携の取組の一つとして位置づけているところでございます。こういうまちづくりや観光施策との連携の観点からも、沿線市、JR、あいの風とやま鉄道も含めた関係者とともに、引き続き検討してまいりたいと考えております。

川島委員 やらないと言っているわけではないということは、イコールやりたいということでは受け止めたいなど、素直に捉えたいなと思います。

関連して、交通政策局長にお伺いしたいのですが、利用者の視点について8名の会議体の中でどう反映するのか。例えば、今後若い世代とか、観光インバウンドのニーズとか、そういった城端線・氷見線の利用者を増やしていくために、どう利用者側の意見を捉えていくのか田中局長の御意見、考えを教えてください。

田中交通政策局長 再構築検討のプロセスとして再構築会議ということで開催しているのですが、確かに委員御指摘の

とおり、メンバーは首長さんと鉄道事業者、県ということですが、今回報告事項もありましたが、前回の会議でも市なり自治体の取組として利用者確保のための説明をお願いしました。そうしたら、4市のそれぞれの首長さんがソフト、ハードともにいろいろな取組をやっていますと。当然そこには首長さんが勝手に判断してやっているということはほとんどないわけで、まさに地域住民のニーズですとか、沿線の方なりの意向も踏まえて、ハードでいろいろな整備をされたり、ソフト事業を展開されていると私どもは思っております。そういう意味では、県が勝手に決めるわけでもありませんし、先ほどもありましたけれども、その地域の方がどう利用しやすく、地域の活性化につなげるにはどうサービスを展開していけばいいか、それを考えていただくことが本当に重要だと思っております、それは戦略にしっかり定めています。

代表される方が首長さんとか、鉄道会社の社長さんということではありますけれども、その地域の住民の皆さんですとか、鉄道を利用されている利用者のニーズを踏まえた上で議論されていると思っております。不十分だということであれば、またそれぞれ事業者さんなり、首長さんなりには当然申し上げますけれども、少なくとも参加されているからには、当然いろいろな地域の方のニーズ、利用者の方のニーズも踏まえた議論が行われてきているものと思っております。

川島委員 ぜひこの特別委員会の議論もしっかりと提言として入れたいですし、日本のアニメ・漫画の訴求力をこれまでの議論からもしっかり捉えていただきたいと思っております。今期は国も石破政権下の中、120億円ですか、日本アニメ・コンテンツを世界に広げようという予算も組まれておると聞いておりますので、そういった有効な補助制度

も活用しながら、ぜひ富山県のポテンシャルを活用していただきたいなとお願いを申し上げます。

2点目でありますが、まちづくりと観光施策を連携した取組をしていくということで、御報告にもありましたが、県西部を構成する沿線ではない小矢部市、射水市はどう関わるのかであったり、富山県の県都である富山市の中心の富山駅が中心の核となり、この鉄軌道も放射線状にいくわけでありますので、富山市との関係性、これがやはり広域的にどう地域公共交通の促進につながるのかと、車社会から脱却してどう小矢部市民がこの取組、再構築の中に関わっていくのか、こういったところがなかなか現在のところ見えていないかなと思っております。

県西部全体の公共交通の将来像をしっかりと県民に示した上で理解を得て、公共交通利用の促進につなげていくということが必要であろうかと思っておりますが、市の枠を超えた地域公共交通に関するまちづくりの将来ビジョンを県民に提示していくことは考えているのか、黒崎課長にお伺いいたします。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 昨年策定いたしました富山県地域交通戦略におきましては、富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿、それから投資、参画といった自治体、県民の役割分担など公共交通に関する将来のビジョンを示しております。

県西部の公共交通につきましても、この戦略を踏まえた取組を進めていただきたいと考えておりまして、これまで戦略会議、それから市町村から構成されるワンチーム部会など様々な機会を通じて市、県民の皆さんとも共有を重ねてきたところでございます。

昨年認定を受けました城端線・氷見線の実施計画につきましても、自らの地域に対する投資として新型車両など利

便性・快適性の向上に取り組むこととしておりまして、戦略との整合を取っているところでございます。

今ほど御質問ございました小矢部市、射水市ですけれども、再構築実施計画の実施主体であります沿線4市に加えて、小矢部市、射水市を加えた6市につきましては、古くから呉西地域として通勤・通学などによる一体的な経済・生活圏を形成しております。

また、6市はとやま呉西圏域連携中枢都市圏の連携協約を締結するとともに、とやま呉西圏域都市圏ビジョンを策定して、産業、観光、交通、医療、教育などの様々な分野で連携した取組を進めております。

ちなみに、このビジョンの中には、昨年9月に導入されました万葉線のICカードの取組ですとか、今、城端線・氷見線沿線4市で策定しております城端線・氷見線沿線の公共交通計画、そういった取組もこのビジョンの中に位置づけられているということでございます。

なお、富山市との関係性につきましても御質問がございましたけれども、県西部と富山市とは、あいの風とやま鉄道の富山、高岡間の輸送密度が路線では最も多くて平均1万5,000人を超えているということ、また、城端線の直通列車が2本運行されているということ、旅客流動が多いものと認識しております。

今後、この両線が、城端線・氷見線、あいの風、それが同一の運行主体になりますと、さらなる利便性の向上が期待できますし、交通ネットワークの強化につながるということで、沿線市や交通事業者等と連携して計画の取組を進めてまいります。

川島委員 行政の縦割りの中で何かぶつ切りになって、その取組が市町村単位で沿線だけになってしまうということ危惧いたしますので、ぜひ富山市も含めて相乗効果が得ら

れるように、広く俯瞰して富山県全体の公共交通の活性化につながるように、ぜひ取組を進めていただきたいと思います。

次に、地域公共交通の利用促進へ向けた取組についてお伺いしたいと思います。

持続可能な地域公共交通の確保に向けては、当然ハード面の投資も基盤整備で大事であります。やはり県民の公共交通利用促進の意識を高めていくということが、非常に重要になってこようかなと思っております。

年々人口が減り、利用者が減っていくわけありますので、県民の意識も車から当然公共交通へ向けていくための取組が必要であろうかと思っておりますが、現状どのように取組を進めていくのか、有田交通戦略企画課長にお伺いいたします。

有田交通戦略企画課長 昨年2月に策定いたしました地域交通戦略の中では、自治体、県民の役割について規定しております。この中では、投資だけではなくて参画が重要だと位置づけをしております。施策につきましても、戦略に基づいて県民の利用者としての参画を促すと掲げておりました。具体的な取組を今年度から新しく始めております。

例えば、昨年10月から11月にかけて、公共交通の利便性を実際に体感していただく、もっと使いたいと思っていただくための「電車・バスで行こう！」キャンペーンを実施しております。キャンペーンの中では、俳優の池田航さんなどに出演していただきまして、通勤・通学のメリットなどを伝える動画を制作いたしまして、SNSでアップするなど、幅広い世代の方々に対して公共交通を使いたくなるメリットの積極的なPRに取り組んでおります。

また、今月21日からは、このキャンペーンの第2弾を実施する予定でございます。今回はさらなる取組の強化、改

善について議論いたしました。昨年12月の戦略会議の部会での御意見を踏まえまして、新たに富山グラウジーズと連携をしまして、試合会場への公共交通での来場を呼びかける企画なども実施を予定しております。

また、このほかにも参画の一環として、M a a Sアプリのm y r o u t eにおいて、お得な企画乗車券の新たな企画販売を実施するなど、利用促進に向けて様々な取組を進めているところでございます。

今回の企画に当たっては、企画乗車券の一つについては、例えばママさん世帯と一緒に企画を考えるということで、座談会やモニターツアーなどにママさん世代にご参加いただいて実施いたしました。そうした県内のファミリー層の声も反映したデジタルチケットも今企画をしているところでございます。

今後とも戦略に基づきまして、利便性・快適性の向上のための投資とともに、利用促進など公共交通への県民の参画の促進につきましても、関係者の皆さんと連携して取り組んでまいります。

川島委員 様々な県民との関わりや、意識を高めていく取組を進めていかれるということではありますが、今、市町村も頑張っております。特に城端線・氷見線沿線の高岡市なんかは高岡駅に限らず、例えば福岡駅についても駅舎利用を高め、乗車利用につなげようということで、駅の広場スペースを活用したまちづくり事業を地域の皆さんと一緒に関わってやっていこうと頑張っておられます。

来る今年3月20日に、あいの風鉄道の福岡駅にエレベーターが設置・竣工されます。当初の予定においては、平日の3月13日を予定しておりましたが、せっかく念願のエレベーターが設置されるということで、祝日の3月20日に予定を変更し、市からの依頼によって盛大に地域の若者がイ

イベントを企画しまして、ワカモノ・マルシェも併設してイベントを行うことで、地域全体、福岡町全体の周知を図っていこうということを計画しております。

そこで一つ提案なのですが、県としてもぜひこういった機会も捉えて、例えば公共交通利用の促進のブースを設けるなどで関わっていくべきだろうと思っております、情報は入っておられると思いますが、何か現状、考え方があれば、有田課長お願いします。

有田交通戦略企画課長 高岡市さんからの御相談の内容は決まっている話ではないので、ここでは申し上げられませんが、県の考え方としましては、まちづくりの主役である市町村が公共交通を流すためのまちづくりとして、県民の皆さん、市民の皆さんに参画を促す取組をしっかりとっていくことが大事だと思っております。各種事業も、戦略に基づいて今年度は様々立ち上げております。しっかり市町村の取組を後押しできるように、我々としても取り組んでまいりたいと思っております。

川島委員 ぜひしっかり後押しをお願いしたいと思います。

最後になりますが、これまでも少し背景として触れてきましたが、中学生や高校生の移動の距離が広域になっています。聞くところによれば、小矢部市の中学生が富山市のクラブチームに練習に行く際、電車を利用したいけれども、片道700円、往復1,400円で、毎日行くのは非常にきつく、親御さんも送迎できない、どうしよう。こういう相談が増えてきております。

子供たちの移動距離がすごく広域になっているのです。そこで、あいの風とやま鉄道のサービスはどのようになっているか調べたところ、休日の学割サービスは存在しており、ホリデーパスということで半額になるらしいのですが、平日における中高生の電車移動は、大人料金で特にサービ

スがないということであります。「こどもまんなか社会」とも掲げていますので、さしたる売上げにも関わらないこの中で、こういった子供たちのウイークデーの広域移動を支援する、保護者もついてくる場合もあるかと思いますが、ウイークデーにおける子供たちの学割サービスというものを提案いたします。板屋課長の考えをお願いいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 あいの風とやま鉄道では、中学生を対象に、今ほど御紹介ありました往復運賃の半額で路線を利用できる「中学生往復半額ホリデーパス」を販売しております。このホリデーパスは土日や祝日向けとして販売しておりますが、昨年6月、あいの風とやま鉄道利用促進協議会では、富山県PTA連合会の副会長の北林委員から御意見がございまして、部活動の地域移行を念頭に、平日の移動についても対応できないかといった御意見があったところです。

このような割引サービスを考える前提としまして、あいの風とやま鉄道の経営状況というものがございまして、今年度の決算見込みにつきましては、昨年12月16日に開催されましたあいの風とやま鉄道利用促進協議会におきまして、人件費の増加や物価高騰のため、経常損益につきましては、約8,800万円の赤字の見込みとなっており、今後も人件費や修繕費の増加が想定されることから、大変厳しい営業状況が続く見通しと捉えております。

このため、平日における新たな割引サービスの展開というものは、さらなる収入減少につながると考えられることから、あいの風とやま鉄道の経営状況を踏まえますと、実施は難しいのではないかと思われまます。

川島委員 非常に難しいという、あいの風側に立った答弁であったかなと思います。伍嶋社長にもまた申し入れたいな

と思います。昨年度は大きな黒字ということでした。収支はいろいろ投資の関係もありますが、そういうものではなくて、やはり利用者を増やす、商売的な感覚といいまじょうか、そして子育て支援をしていく「こどもまんなか社会」とうたっている県が補填するあいの風とやま鉄道ということでもありますので、運営事業者がそういう考えであれば、県としては子供たちの負担が軽減されていくという観点からもいい提案だと思いますので、ぜひしっかり検討していただければと思います。また引き続き提言していききたいなと思いますし、伍嶋社長にもよろしくお伝え願いたいなと思います。何かコメントありましたらお願いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほど委員からあいの風とやま鉄道の立場に立ったという話もありましたが、県としましても、市町村と一緒に経営安定的基金を設けてごさいます。先ほど、経常損益は約8,800万円の赤字と申し上げましたが、当然、特別利益でこの経営安定基金を入れまして、最終的には黒字になっています。

たまたま昨年度、令和5年度は経常利益についても黒字だったのですが、今まで初年度以外は経常利益で黒字になったことは実はありません。令和5年度が初めてだったということです。

今年度の見込みも先ほど申し上げたとおり、経常損益は約8,800万円になっていて、経営安定基金を入れまして黒字になっているという状況でございますので、経営安定基金を拠出している県の立場としても、やはりあいの風とやま鉄道の経営状況をしっかり見た上で、利用状況が増えるようなサービスなのかどうなのか、そういうところをいろいろなデータなども情報共有しながら、あいの風とやま鉄道には伝えていきたいと思っております。

川島委員 まずは実態を捉えるというのが大事だと思います。

子供はどんどん減っています。恐らくそんな売上げ減につながるものでもないと思いますので、ぜひ子供がこれだけ広域で移動している状況のデータを取っていただいて、試算した上で、できるかできないかの判断をしていただきたいと思います。

永森委員 私からは、外国人旅行者向けの二次交通の充実について質問させていただきます。

インバウンドが円安なども背景にしながら非常に好調でありまして、国内においてはまだまだ成長の伸び代があるのかなと思っております。インバウンドも2周目といたしましょうか、これまで東京とか京都とか北海道とか、いわゆるメジャーな観光地から、いわゆる地方都市にもどんどんと訪れていただける時代になってきているのかなと思ってます。

そうした中で、先ほど来から話もございませぬニューヨークタイムズの「2025年に行くべき52か所」に富山市が選定されたという追い風もあります。

外国の方が県内に入ってくると、やはり最初の起点は富山駅になることが多いのかなと思っております。その富山駅から県内の各地域に、非常に魅力的な観光コンテンツというのはたくさんあるわけでありませぬけれども、そこになるべくストレスなくつなげていくことが非常に重要だと思っています。といたませぬのは、富山県は、とりわけ鉄軌道王国と言われるぐらいに非常に鉄軌道が充実してて、富山駅を起点にするとほとんどの場所に1時間程度で行けませぬので、公共交通を中心に移動される外国人の方にとっても、利便性の非常に高いインフラが既に整っていると言っていると思っています。

そんな中で、やはり決済サービスとか検索がうまくできるのかが、非常に大きなポイントになるのではないかなと

いうことを背景にしながら、以下質問させていただきます。

まず、城端線・氷見線再構築の中で、交通ＩＣカードを全駅に導入していただけるということで、非常にスピード感を持って城端線・氷見線再構築会議において、今取り組んでいただいているところであります。

他方で、全国を見ていきますと、既に交通ＩＣカードを入れてきていた交通サービスが、交通ＩＣカードをやめてクレジットカード決済に転換したという事例があります。外国人の方にとっては、キャッシュレス決済のサービスとして使いやすいのだろうと思います。

また、交通系ＩＣカードにさらにクレジットカード決済ができる端末を設置してその利便性を高めているというパターンもあると聞いております。

城端線・氷見線再構築会議の中においては、現在、城端線・氷見線は、交通系ＩＣカードで整備するというのを既に決めているわけですけれども、さらにクレジットカード決済を導入するとコストはどうなるのか。それを後からつけたほうがいいのか、最初から入れたほうがコスト的にいいのか、そんな議論があったと伺っているところでもあります。

そこで、今、城端線・氷見線各駅の交通系ＩＣカード決済に、どの程度コストがかかって、さらにクレジットカード決済を加えて導入するという場合に、コストはどうなるのか、黒崎城端線・氷見線再構築推進課長にお尋ねします。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 公共交通機関でのクレジットカード決済ですけれども、令和２年７月に初めて高速バスで導入されて以来、鉄道につきましては、大都市圏を中心に外国人旅行者などの利便性向上につながるサービスとして導入が進んでおります。首都圏でも京王電鉄、東急電鉄などのほか、今年３月には東京メトロでも実証実験

が開始されると聞いております。

また、関西圏におきましても、大阪・関西万博を控えまして、大手の私鉄で昨年10月からサービスがスタートしたと報道されているところです。

今ほど委員からの御質問にもありましたとおり、城端線・氷見線につきましては、昨年4月の第1回再構築会議におきまして、ICカードの対応方針について議論しております。あいの風とやま鉄道等乗り継ぎ利用者の多くが18歳未満の高校生であるということから、交通系ICカードを導入するという方針で現在整備を進めているところでございます。

また、御紹介いただきましたその中の議論で、委員から、まず交通系ICカードを導入して、その後、タッチ機の追加導入をする場合と、最初からもう一体型といたしますか、決済対応型を導入する場合にはどれくらい費用が違うのかといったような御質問がありまして、JR西日本からはその会議の最後に、実際JR西日本ではまだ自動改札機とセットになった製品はないとした上で、特に手戻りの費用の発生はないのではないかという回答も頂いております。

現在、交通系ICカードを導入することにしておりまして、クレジットカード決済を導入した場合の費用は算定しておりません。

また、前提条件が異なるのですが、導入している鉄道事業者について少しでも情報がかめないかなと調べてはみたのですが、公表されている導入費用は、残念ながらなかったということでございます。

クレジットカード決済につきましては、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環境の整備につながると考えております。クレジットカード決済のサービスの動向、あとはそのコストにつ

きましても導入コストだけではなくて、維持管理コストもかかってくると思いますので、そういったコスト面、それから城端線・氷見線への導入効果、そういったものも含めて研究してまいりたいと考えております。

永森委員 議事録によると、JR西日本の漆原さんという方は、「調べて回答したいと思います」と答えておられますが、回答はその後なかったということですか。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 委員からの質問に対して、その場では調べてから回答したいとありました。その後、恐らく会議中にJRの随行の職員がいろいろ調べて、その会議の最後のほうで、先ほど申し上げた「手戻りの費用はないかと思います」という発言が議事録にも載っております。

永森委員 では、分からないという結論しかないということなんですかね。

ちょっと分かりませんが、先行事例といいたしよるか、設置する際にどのぐらいかかるのかというのが分からないと、実際に入れたほうがコストパフォーマンスがいいのか、悪いのか含めた判断すらも、我々もしようがないということだと思いますので、引き続きまた調べていただけないでしょうか。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 今の御趣旨も含めまして、研究してまいりたいと考えております。

永森委員 ぜひお願いいたします。

続いて、県内のバスやタクシーにおけるキャッシュレス決済の状況を有田課長に伺います。

有田交通戦略企画課長 まず、バスですが、県内ですと、例えば富山空港と富山駅を結ぶ直行バス、また高岡から五箇山などを結ぶ世界遺産バス、こうした外国人旅行者の利用が特に見込まれるバス路線におきまして、クレジットカー

ドによるタッチ決済サービスが現在導入されているところでございます。

タクシーにつきましては、キャッシュレス決済サービスの導入につきまして、県タクシー協会に確認いたしました。確認した結果、富山市を営業エリアとする事業者では、10社中8社、高岡市、氷見市、射水市を営業エリアとする事業者では、9社中6社での導入を確認していると、協会から御報告を頂いております。

また、県内のタクシー事業者の一部では、配車アプリのGOアプリを導入しておりますが、このアプリは多言語対応ということで英語への対応がなされております。

また、海外で普及している配車アプリともこのGOアプリは連携しておりますので、これによって、外国人旅行者の方々はふだん海外で利用している配車アプリがありますけれども、そちらをそのまま国内で使用していただくと、このGOに加盟するタクシーを呼び出すことができるということも、お話を聞いているところでございます。

永森委員 やはりタクシーではかなりキャッシュレス決済によって、外国人旅行者にも対応できてきている状況にあると思います。つまり、県内のある程度の場所まで鉄道を使っていくことができれば、その後はタクシーを使って、あらゆるところにアクセスできる環境は整ってきていると言えると思います。

ということで、やはり鉄道で決済の環境が整備され、アプリ等を活用しながら、交通体系を使って、目的地まで行けるということを確認することが重要だと思っています。

インバウンドの方々に限らないと思いますが、観光客を地域に受け入れて満足度を高めていくのは非常に難しいことで、その難しいことを実現していくために、やはりこういう細部ですよね、本当に細かなところのストレス

を少しでも解消していくという、その取組を積み重ねていくことでしか、観光地として富山市が選ばれるということになっていかないと思っております。

そういうことも含めて、環境整備にどのように取り組んでいくのか、板屋課長に伺います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 現在の県内の鉄軌道の対応状況でございますが、あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道の市内電車、万葉線において、全国で相互利用可能な交通系 I C カードが導入されております。また、来年度には城端線・氷見線の全駅においても、再構築事業によって導入が予定されております。

それから、交通系 I C カードですが、発行時に預り金の支払いが不要など、外国人観光客向けに販売されているタイプもございます。外国人観光客も、交通系 I C カードでシームレスに移動いただける環境が整いつつあると思っております。

また、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道、万葉線では、主要駅の誘導サイン、デジタル案内図の英語表記、それから英語の車内アナウンスなど、こういった多言語化の対応で環境整備を進めているということもございます。

それから、アプリの関係でございますが、県内の公共交通機関で幅広く利用できる M a a S アプリ、m y r o u t e、これについては 4 か国語対応ということで、日英中韓、こちらに対応している状況でございます。

昨年 2 月に策定しました地域公共交通戦略では、国内外から観光客の移動環境の整備を施策の一つに位置づけております。シームレスで快適性・利便性の高いサービスの実現を目指し、今後も努めてまいりたいと考えております。

永森委員 せっかく観光サイドの地方創生局もいらっしやっ
ておられますので、やはり観光サイドとしても、インバウ

ンド対応の中でぜひこんな公共交通サービスを実現してほしいということをご共有し、県政全体の発展に御尽力を賜われればと思っております。

瘡師委員長 ここで暫時休憩といたします。

休憩時間は10分間といたします。

〔休憩〕

瘡師委員長 休憩前に続き会議を開きます。

質疑はありませんか。

中川委員 私は、高山本線の高山本線強化促進同盟会から要望書が出ていることについていろいろお伺いしたいのですが、その中でも、成果が上がっているかということをお聞きしたいわけでありませぬ。

御存じのとおり、高山本線は去年で設立から90年、そしてこの同盟会も60年経過しているわけです。恐らく今までにも災害があつて廃線という話もあったわけでありませぬが、そんなことを乗り越えて今日があるわけでございませぬ、やはり大いに要望していかなければいけません、毎年要望している中で、雪対策の強化というのがあります。

その中で、住民だとか、あるいは利用者に対して、除雪対策やあるいは運休するときにはちゃんと知らせてくれといったようなことを要望されているわけでありませぬ。今まさしく大雪になっているわけでございませぬが、そのあたりのことについては、まずどのように対応されているのでしょうか。我々が同盟会で要望されていることの趣旨に沿つて今度はうまくいっているかどうか、お伺いしたいと思ひます。

板屋広域交通・新幹線政策課長 このたびの大雪で県内の交通機関に影響が出ておりますが、高山本線においても、本日も一部区間も含めまして、特急も運休が出ているという状況でございませぬ。

そのような雪対策を含めまして、先月1月27日にJR西日本に要望しているところをごさいまして、雪対策の強化につきましては、JR西日本からは、列車運行に影響を及ぼすような場合は、前日までに皆様に伝えられるようプレスや報道など事前の周知に努めているということと、急遽運休になる場合もごさいますが、車内アナウンス、駅頭表示などでおお客様への影響が最小限になるよう努めているということで、今後も引き続きしっかり取り組みたいと回答いただいております。

中川委員 今回の雪では、そういうようなことがしっかり守られていると理解してよろしいわけですね。

板屋広域交通・新幹線政策課長 JR西日本さんのプレス発表は、早め早めのプレスが最近多いと思います。突発的な事情で遅れるという場合は、やはりどうしてもありますが、その場合でも駅頭表示など、利用される皆様にしっかり伝わるように対応されていると伺っております。

中川委員 十分な対応をよろしくお願ひしたいと思います。

そこで、毎年やっているこの同盟会の要望なんです、毎年要望されている中で、どのような成果が上がってきているのかお伺ひしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 高山本線強化促進同盟会では、毎年富山市や商工団体とともにJR西日本に対して要望を行っております、これまでの要望の成果としまして、まず、普通列車ではドアの開閉ボタンの設置、これは全車で対応されております。朝の越中八尾ー速星間の増発など対応されてきております。

それから、特急「ひだ」号につきましては、ダイヤ改善やトイレの洋式化に加えまして、車両編成についても、旧型車両は3両編成でございましたが、新型のハイブリッド車両導入後は、先ほども申し上げましたが、検査時期を除

きましてほぼ4両編成で運行されるなど、利便性の確保が図られてきております。

今年の要望では、インバウンド旅行客の増加や昨年3月以降、東京から高山への所要時間や運賃が、名古屋経由よりも富山経由が優位になったことなどを踏まえ、富山－高山間の特急「ひだ」の増発・増車などについて要望しております。実現に向けて引き続き関係団体等と連携して、JR西日本に働きかけてまいりたいと考えております。

中川委員 今年の要望とすれば、今おっしゃったように、今までは増便だけを言っておられたと思いますが、今回は増車も含めて対応してほしいといったようなことがここで出ました。

そんなことを含めて、我が会派では、富山ゲートウェイ構想というのを何とか実現してほしいということで、特に新幹線ができてから、高山市へ行くときに名古屋経由で行くよりも富山経由で行くほうが時間が短い。あるいは今年になって、お金も安くなっているといったようなことを大いに利用することが大事なので、富山から送客ですね、今までは誘客しかやっていなかったんですが、送客をやることがぜひ必要だと私は思うのですね。

これは高山線だけではなくて、今ほどもございました城端線・氷見線においても、富山市、高岡市からどんどん人を送るという役割が、私は非常に大切だと思っています。特に城端線も今相倉・菅沼集落と、それから白川郷という世界遺産があるわけですが、やはりあそこは入り口なんですよね。ですから、そういうことも踏まえて、富山から送客するという考えをぜひ持っていただきたいと思います。

高山線の特急「ひだ」号は、名古屋から高山まで大体10便、高山から富山へ来るのが4便と、しかも車両も少ないといったようなことがあるわけです。

そんなことを踏まえて、ぜひ私は10便全部そのまま持ってきてもらいたいと思うのです。そういうことに対して、どういう課題があって、その課題解決のためにどう取り組んでいくのか、ぜひ御答弁いただきたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 特急「ひだ」の増発の話でございしますが、これまでの同盟会の要望においては、特急「ひだ」号の乗車率は平均で大体5割程度ということで、「サンダーバード」号の7割から8割の乗車率と比べると、少し見劣るという発言も、過去の要望のやり取りではあったところでございます。

このため、富山－高山間の特急「ひだ」の増発を実現するためには、広域的な鉄道利用の促進を図る必要があると考えており、利用促進に向けた新たな方策の検討のため、今年度はサンドボックス予算を活用して旅行会社へのヒアリング調査を行ったところでございます。

この調査の中で、旅行会社からは、インバウンド旅行客の利用が多い「ジャパン・レール・パス」を活用した情報発信が効果的であるという助言を頂いております。

特急「ひだ」号の利用促進に向けては、先ほど中川委員から御指摘があったとおり、列車は上り下りと運行されておりますことから、高山から富山への鉄道を利用した誘客はもとより、富山から高山への鉄道利用を促す取組、こういったものを観光分野と連携して進めていくことが重要であると考えております。

この旅行会社へのヒアリング調査の結果を踏まえまして、誘客と送客、この双方からの利用促進を図るため、観光振興室とも連携しまして、富山と高山の周遊促進に向けた取組を検討してまいりたいと考えております。

中川委員 ぜひ課題を明らかにして、もちろんJR西日本だけではなくて、JR東海にももちろん要望に行かれるわけ

であります。そんなことも踏まえて、どういうことが問題なのか、それから移動時間や利便性もビジネスの世界では重要です。高山から富山へ来て東京へ行く、そっちのほうは私は早いと思うんですよ。観光客だけではなくてそんなことも踏まえて、時間帯を決めてぜひ設定していただければありがたいと思います。ぜひ前向きに検討していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

次に、公共交通の利用者の動向についてですが、さくっという、人口も減ってきているので、交通利用者も減っているのではないのかなど。それがどういうカーブを描いて、どうなっていると捉えておられるのか、鉄軌道やバスなど含めてどういう状況なのか、有田交通戦略企画課長にお伺いしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 公共交通の利用者の全体のトレンドとしましては、コロナ禍前1人当たりの利用状況は、徐々に増加の傾向が続いておりましたが、コロナ禍において大きく落ち込みまして、今新型コロナの収束が図られてきた中で、だんだんとコロナ禍前の水準に近づいてきているというのが全体のトレンドでございます。

最新の利用状況としましては、鉄道、軌道、バス、デマンド交通の全体の利用回数は、延べ4,223万7,000回となっております。前年度は4,039万2,000回で、前年度比4.6%の増加となっております。コロナ禍前の水準に一段と近づいた状況でございます。

内訳を見ますと、鉄道が2,578万1,000回、これが前年度の2,461万8,000回から4.7%増、軌道が833万5,000回、前年度の804万6,000回から3.6%の増加、バスやデマンド交通が812万1,000回で、前年度の772万8,000回から5.1%の増加となっております。いずれの交通機関も前年度より利用が増えておりまして、これを合計しまして、県民1人当

たりの鉄軌道やバス等の利用回数を見ますと、冒頭御報告
させていただきましたが、年間39.8回から42.0回に増加を
しております。

中川委員 人口が減っているので公共交通の利用回数も減る
のかなと思いましたが、そうではなくて、公共交通
の利用者が増える傾向にあるということは、大変いいこと
だなと思います。

それで、先ほど来からいろいろ議論があるわけでありま
す。特に今、交通事業者などがどのようなデータを持って
戦略を立ててやるかということが非常に大事だと思うんで
すね。徒歩から自転車、あるいはタクシー、バス、電車、
いろいろと活用される機会がやはり多いわけです。こうい
うものをどういう傾向を持って、あるいは実際にどれぐら
いの人が、どういう地域から動いているかということをし
っかり捉えることが一番基本だと思います。

今は、やもすれば、アンケート調査だけをやっている、
そういうことがあります。それから高山本線についても、
データを出しなさいといってもなかなか出してくれない。
交通事業者だけがやっているのであればいいですけども、
ここは県も、国もみんな一緒になって利便性の向上を図る
ために努力しているわけです。なぜそういうデータが民間
から出て来ないのかなと不思議に思うわけです。そんなこ
とを含めて、これだけDXやデジタル化といっているにも
関わらず、そういうデータの使い方が非常に遅れている
と私は思います。

この前の能登半島地震のときも言ったのですが、要する
にどこにどう避難したかということは、NTTから人流デ
ータを買ってそれを解析したら、本当によかったと。県全
体では分析してありますが、やはり市町村ごとになるとま
だまだ分析できません。そういうことを踏まえて、しっか

りデータを踏まえて議論していくということが極めて私は大事だと思うのですが、その人流データを活用できないのかどうかお伺いしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 公共交通のサービスの確保向上、これを考える上で利用者のニーズ、移動実態を把握するために、データの活用はとても重要だと考えておりまして、例えばバスに関しましては、今、「とやまロケーションシステム」ということでリアルタイムの位置情報ですとか、運行状況ですね、遅延しているのか、定刻どおりに走っているのか、それをリアルタイムで配信しておりまして、そのデータが蓄積されてきております。

この蓄積されたデータを使って、富山地方鉄道のバス部門、あと加越能バスと連携しまして、路線バスがどの時間、どの場所で遅延する傾向にあるのかを分析いたしまして、今年度春のダイヤの見直しにこれを反映しております。ダイヤの遅延が少しでもなくなるようにということで、データを活用するというところでも取り組んでいるところでございます。

あと最近では、国におきまして、公共交通機関の位置情報ですとか、公共交通機関の利用動向、公共交通に関する各種データを活用しまして、自治体における公共交通に関する検討を支援するためのシステムづくり、こういったものも取り組んでいるとお聞きしております。

全国の事業者とも意見交換をしているということもお聞きしておりますし、我々自治体、公共団体とも意見交換を重ねていただいております。こういったシステム構築につきましては、今後公開するというところで国からお聞きしております。

あと国の公共交通政策に関する手引きの中で、利用実態調査、要はアンケート調査だけではなくて、人流データも

補完的に活用するということが、地域の交通実態の多面的な理解につながることははっきり書かれております。個々のデータだけでは、実態を捉え切れないという場合もあります。人流データなど様々なデータを組み合わせることで、より実態が把握できるということもございますので、国によるシステム構築が進めば、様々なデータを組み合わせた総合的な活用ができるようになることを期待しております。

この国の動向も注視しつつ、データを活用したサービスの確保、向上というものにしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

中川委員 国がという話だけれども、県だけでは何かそういうデータをもらうことはできないのでしょうか。活用することはできないんですか。

有田交通戦略企画課長 県でも、しっかり問題意識を持って取り組もうと思っております。県の地域交通戦略の中でも、地域交通に関するデータ連携基盤の構築、これを施策の一つに掲げております。各交通機関が保有するデータをしっかり収集しまして、先ほどの「とやまロケーションシステム」等そのほかのデータもございます。そういったデータを連携させることで、地域交通の動向を把握できるデータ連携基盤を構築するなど、体制をしっかり整備していきましようということを施策に掲げておりますので、国に全部お任せということではなくて、県でもできることはしっかりやっていきたいと思っております。

中川委員 やはりいろいろなことを議論していくためには、現実の姿がどうなっているか把握することが重要です。人口が減っていけば年々変わってくるわけです。そうしたときに、そういうもので将来どうすればいいとか分かるわけですね。そういうものを出した上で、議論するべきだと私は思います。

特に、今、富山地方鉄道の2億円の出資の話がありましたが、赤字だから、ただお金をもらいたい。これでは、私は納得いかないと思います。どういうデータに基づいて、何が経営を圧迫しているのか、そういうことを含めて議論していかなければいけないのに、先ほどの説明を聞いていてどうもそういうことがないなと思います。そのあたりはどうでしょうか。

有田交通戦略企画課長 5日に沿線の市町村長と知事で、第2回検討会が開催されました。その中でも新田知事から、データを使ってこれからしっかり利用実態を把握して、その上で議論をしなければいけないということで、沿線の市町村の皆さんにもしつかり問題提起をさせていただいております。その上で今後の議論では事業者にも入っていただきますが、しっかり事業者が保有しているデータも見させていただきながら議論ができるように、市町村とも連携をしていきたいと思っております。

中川委員 まず、経営状況がどうして赤字になっているか、何に起因しているのか、どんなところに経費がかかっているのか、そういったものを見せてもらわないと駄目だと思うのですね。

それから、鉄道の駅を中心に将来人口を考えると、市町村別の人口がみんな分かるわけですよ。現在、例えば5,000人いるものが将来は3,000人になると。その中でも少子化の影響で、子供たちはもっともっと減るといったことが、実際に駅ごとに大体分かるわけですよ。

だから、住んでいる皆さん方がどれぐらい減っていくのか、それでも運営していくかどうかといったようなことを見て議論しないと、ただ赤字だから存続してほしいというだけでは、私は県民に理解してもらえないと思うわけですよ。そういう議論をされている首長さん方においても、そ

ういうデータを見ておっしゃっているのかどうか、そのあたりはどうなんでしょうかね。

有田交通戦略企画課長 5日の検討会で決めたこととしましては、今後分科会をしっかりとつくっていきましよう。この分科会は、路線ごとに本線とあと立山線、上滝線で分けて議論をするということになっております。それは路線ごとに利用実態も違いますし、データの性格も違うということも一面としてあると思っております。その分科会の中でデータに基づいた議論ができるかというのが重要になってくると思いますので、5日の検討会では知事から問題提起をさせていただきましたが、その問題提起を踏まえた議論がなされるように、我々も市町村と連携をしていきたいと思っております。

中川委員 沿線人口など現在で何人乗っているか、それが将来どうなっていくか、推定すればみんな分かるわけですよ。そんなことぐらい出して議論しないと、乗りもしないのにそこへ駅だけ整備するとか、鉄路だけ維持するとか、基本的にこれはおかしいと思います。

今、2億円出されるということだけれども、本当に経営状況がどうなっていくのか、将来どうなるのか、そういう中で本当に出さなければいけないのかどうかということを経営しなければいけないのに、私たちは全く見えないわけですね。ここまで来たら地鉄の経営状況を開示すべきだと思ふのです。そうした中でどうなのかなという議論をやらなければいけない。だから、いろいろなものが今できていないのではないかと大変強く思うわけですね。ぜひそういうことを踏まえてやっていただきたいと思ふます。

そしてまた2億円と決められましたけれども、実際何も根拠がないのに、これはおかしいと思ふます。

それともう一つは、今、高校改革が進められております

が、子供たちというのはどこでも行きたいんですよ。それは富山県知事も言っているように、「こどもまんなか」でやろうとしているわけで、子供たちが行きたいところにどこでも行かせればいいんですよ。そのためにはお金がかかる。だから、それは無料にしてもいいと思いますよ。

高校だってあっち行き、こっち来しながら、学ぶことができるようなそういう姿を見せていかなければいけないのではないかと思いますね。そのためには、僕は小中高の子供たちは無料にすべきだと思う。

ただ、今、安定基金を崩せばいいかということ、私はそれは違うと思います。これは子供のために税金を使うのであれば、保護者たちは理解するのではないかと思いますね。子供たちのためだったら、そうやってお金を出してもいいと。そういう議論を出さなければいけないのではないかと思います。

だから、私は子供が減ったから経営状況が悪くなったなんていうのは、言わないでほしいんですよ。これは大人の責任で、きちっと金を払う大人たちが、これはインバウンドとか、通勤だとか、いろいろなところから乗ると、これが大人の責任だと思うのです。それを子供が減ったから赤字、そういう議論は僕はよくないと思いますよ。そういうところに子供を巻き込まないでほしいなと思います。

ですから、これは県、市町村が考えて、また別の財源で税金から出さなければいけません。だけれども、税金というのは今言ったように、皆さんがどうやって納得するかだと思うのです。

だから、子供たちのために、成長させるためにやるのであれば、皆さんの理解を得られると思います。そういう議論をぜひやっていかなければいけない。経営と安くすること、無償にすることとは私は違うと思います。こどもまん

なかであれば、そういうことに私は持っていくべきだと思いますが、所見があればお伺いしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 2月に策定した地域交通戦略の中でも、地域が必要とするサービスの確保、実現に向けて自治体と県民が積極的に関与していく。それは投資と参画という形で、関与していこうということを決めております。

この投資としてどのようなサービスに向けてお金を投じていくのかというのが、地域が考えなければいけない一つの課題というか、論点だと思っておりますので、しっかりとこの戦略に基づいた望ましい取組が進むように、市町村の皆さんとしっかりこれからも連携していきたいと思えます。

中川委員 もう少しやりたかったのですが、喉がちょっと痛いのでこれでやめます。ただ、とにかく今言ったように、僕はデータをしっかり使って、皆さんと、県民も共有して、それならどうしようかなと、そして必要なものがあればその沿線で、あるいは県を含めて出さなければいけないと思えます。何のためにやるかということをやぜひ皆さんと議論するためにも、データを出してほしいと思えますので、よろしくお願ひします。

米原委員 時間も相当過ぎてはいるのですが、通告してありますのでお許しをいただきたいと思えます。

今日、皆さんそれぞれお話しされたこと、みんなごもつともな御意見だったと思えます。それぞれ地域にあつて非常に重要な課題だと思えます。

かつて北陸新幹線が開業したときに、JRから後の北陸線をどうするかといったときに、あいの風鉄道を走らせて、そして沿道の人たちの利便性をどう図るかということに、田中交通局長はじめとして、先人の人たち、かつての担当の方々の大変な努力によって、今日の富山県は大きく発展

してきました。これに改めて敬意を申し上げたいと思います。

黒部宇奈月温泉駅、それから富山駅、新高岡駅周辺の整備についても、大変な御苦労もあったのではないかと思います。

さらに、富山市の中心市街地のライトレールの富山港線の運営につきましても、富山市が中心になって岩瀬から富山市内を循環すると、そういったことについても大変な苦労があり、こうしたすばらしい高速交通ができてきたのではないかなと私は思っています、本当に新幹線ができて随分そういったことも改善されてきたと思います。

この城端線・氷見線につきましても、大変御苦労いただいて、先ほど皆さんのお話があったように、私は皆さんの御労苦によって、ようやく城端線・氷見線の沿線の形ができてきた。一つ描くことができてきたということについて、改めてうれしく思います。

ただ、いろいろとデザインのことであるとか、電車の関係でありますとか、投資ということもありますが、今日話が出なかったことがあります、それは駅なんですね。

これからどんどん高齢化になって、公共交通は極めて重要になってくるといったときに、いかに乗ってもらおうかという考え方がどうも今の方針の中であまり伝わってまいりません。

私はいかに乗ってもらおうかということを考えたときに、駅が重要になってくるのではないかと思います。いわゆる駅を造るエリアといいますかね、現在の城端線・氷見線の計画の中でパークアンドライドがどういう計画か、駅の関係について何かありますか。ないのですか。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 今ほど御紹介もございましたけれども、城端線・氷見線の再構築計画の中では、

利便性・快適性の向上の施策の一つとして、日中を中心に1時間に1本のところを1時間に2本程度の運行とするということも位置づけています。

ただ、よく言うのですけれども、利便性・快適性の向上、車両を新しくする、ダイヤを変えるだけでは、なかなか利用者というのは増えないだろうと思っています。

そういう意味で、今おっしゃったような駅というのは、まちづくりの中心でもございますので、非常に重要だと思っています。

駅の取組についての具体的な議論というのは、例えば先ほど御紹介しました高岡市では、雨晴駅に観光施設を造るとか、そういう拠点となる駅に人を何とかシフトさせるような取組。小さいものであればいろいろなイベントを開催するとか、そういった取組も進めております。そういった取組例を各市の取組ということで共有化しているところでございます。

米原委員 城端線・氷見線のそれぞれの沿線自治体、高岡市、それから砺波市、南砺市、氷見市の首長さんや皆さんにも大変な御苦勞をいただいて、ある程度の形ができて、私もその辺大変うれしく思っています。

ただ、いかにお客様に乗ってもらおうかと。それがやはり私はちょっと欠けている、話があまり伝わってこないような気がするのです。ただそこに新しい電車が走ると。いわゆるハイブリッドになったという話は聞きますし、投資の話も聞きます。しかし、どう乗ってもらおうかという、そういう議論が不十分ではないかと思えます。ぜひこのことしっかりと検討していただきたいと思えます。どうですか。何遍も同じこと言いますけれども。

それから、どんな時間帯に走らせるかということも、一緒に考えなきゃいかん。

黒崎城端線・氷見線再構築推進課長 駅に關しましては、例えば駅前のロータリーの整備ですとか、パークアンドライド駐車場の整備は、再構築実施計画の前からも進めておられます。

それから、より利便性を高めるという意味で、駅周辺の駐車場の精算についてＩＣカード対応を見据えて新しくするという取組は、地道な取組ではあるかもしれませんが、各市取組を進めています。

もちろんダイヤにつきましても、利便性を高めるため、本数を増やすことも大事ですけれども、例えば日中の「パターンダイヤ」を導入するとか、そういうことでより多くの方に利用していただく。あるいはダイヤ、車両とまちづくりと一体となって進めていくことが大事だと思っています。

米原委員 ライトレールが走るときも、地域や、企業の方々にも理解を頂いて、スポンサーになっていただいて、停留所を幾つか作って、そして皆さん一緒になって、乗っていただけるような仕組みを考えられて、努力をしてきたということもあります。この城端線・氷見線というのは、ある程度長いエリアですから、ぜひそういったことをしっかりとまた検討していただきたいことをお願いしておきます。ありがとうございました。

最後に、新聞に出たのは昨日かな、中川委員からもございましたが、地鉄に物価対策で約５億円支援すると。個別課題解消分科会の記事を見て、私は腹が立って腹が立って。

私ども地域公共交通対策特別委員会も、過去何度かこの会場で、あるいは特別室だとかで、富山地方鉄道さんに何度も来ていただいて、打合せをさせていただきました。委員からもいろいろな意見を頂きました。ただ、いつも感じますのは、この会社は、お客様の立場になって会社経営し

ているのか、正直私には見えません。何とかしてくださいということばかり言う会社です。僕はこんな会社は、もう支援するに値しないと実は思うくらいです。

もしこれが議会で資金を出すというのであれば、僕は反対しますね。

自分たちはこうしたい、こう考えている。それから、これをひとつやりたいけれども、どうでしょうかと。そういうことをお互いに考えながらお客さんのために、富山県のためにどんな役割を果たしていくのかということをおっしゃるのであれば、沿線の地方自治体の方々も含めてみんな協力してやろうじゃないかと、そうやっていくんだったらいいですよ。何とかしてくださいという話だけでは、これは経営になりませんよ。そんな経営体は、私は変わってもらいたいですね。それぐらいの憤りを感じます。

私はここで結論はこうだということは、局長に申し上げることはできませんが、しっかり受け止めていただきたい。

今日、田中局長が来ておられますが、富山地方鉄道の窓口はあなただと思うので、交通政策局長として、しっかりと受け止めていただきたいと思いますが、いかがですか。

田中交通政策局長 富山地方鉄道のお話、鉄道線のお話は、今日の報告事項でもありましたので申し上げますと、この鉄道線については、昨年9月に沿線市町村の皆さんから、県も検討会へ参画するよう要望を受けまして県が参画することになった。そこから県の出番と言ったらおかしいですけども、県も入って検討を進めてきました。

それで一昨日報道された支援の話ですけども、一昨日の会議では、沿線市町村と県で物価高騰部分、要するに資材とか燃料価格も物すごく上がっていますので、それはどうしようもないと言ったらおかしいんですけども、その価格差部分は支援する必要があるだろうということで、そ

の2億円の部分は、市町村と県も話し合った上で、物価価格高騰分を支援しましょうという了解を得たと。

あとはもう一つ、これも先ほど報告しましけれども、支援とは別に今後どうするんだという話が当然ありますので、その路線を分けて中長期的な運行の在り方と説明しましたがけれども、これは令和8年度の対応も含めて検討するという事になったわけです。

この一昨日の結果に至るまでは、当然路線や各市町村でいろいろな課題もあり、またそれぞれ異なりますので、いろいろな御意見がある中、様々な議論を経て、一応まとまったというか、県、7市町村も含めてみんなで話し合っ、物価高騰分は支援しようじゃないかとなったということで、御理解をまず頂きたいと思います。

富山地方鉄道についても御意見がありましたけれども、知事からも、鉄道の安全が一番大事な事なので、これは3億円出しましょうと。それで今申し上げた安全性の部分と、物価高騰分ということで足して5億円となったのですがけれども、やはり知事から、5億円を支援するという事は富山地方鉄道にはしっかり受け止めていただきたいということで、より一層の経営努力、また効率化、またその収入確保などにも努めてほしいとはっきりマスコミオープンのお話もありましたので、我々としましても、こういう発言の趣旨も踏まえて今後対応していきたいと思っております。

米原委員 局長からいろいろとお話がありましたので、それはしっかり受け止めさせてもらいたいと思います。ただ、今日まで地鉄には長年この富山の公共交通事業に取り組んでもらった歴史があるわけですがけれども、いろいろな時代背景を見ましても、私は地鉄の体質というのは経営努力がなっていないと思います。

累積赤字も相当積み重なっているはずですが。その段階で沿線の人たちとも協議するとか、あるいは行政に対してこうだとか、いろいろなことを考えるべきだった。何かあればすぐ手を出して何とかしてくれということばかり言われ続けてきた中で、皆さん使用してきた歴史があるかと思えます。僕はもうそういう時代ではないと思っています。自分たちの仕事というのは、お客様にどうあるべきなのか、この事業をどう成功させるのかという、熱いものを感じて、この企業だったら何かしてやろうじゃないかという気持ちになるんだったら、これはいいですよ。物価高はみんなですよ。何もその会社に限りませんよ。もっともっと大変な企業はたくさんありますよ。

ぜひそういうことでしっかりとこういった声もあることを受け止めていただきたい。私たちもこれから、そういうことで対応をしていきたいと思っていますので、よろしく御理解願います。

岡崎委員 時間も押しておりますので、淡々とやっていききたいと思います。

まず、地域交通の利用促進、これに尽きるわけですね。各委員からもありましたように、利用促進をして、そしてまた運転手さんも確保して何とか持続性を持たせる、これに尽きると思います。

問1です。

最近、富山県内のプロスポーツが大変御活躍されており、だんだん観客動員が増加傾向にあるわけです。

一方で、必ず問題になるのが、自動車県であるだけに駐車場の問題が取り沙汰されています。このような中で、やはり公共交通による移動への誘導も1つ課題だろうと思っています。

そこで、県内のプロスポーツチームと連携して、試合会

場への来場は、公共交通を利用するよう積極的に呼びかけてはどうかと考えるわけですが、有田交通戦略企画課長にお伺いをいたします。

有田交通戦略企画課長 スポーツチームとの連携につきまして、昨年12月に開催いたしました地域交通戦略会議の部会におきましても、部会所属の委員から、スポーツ観戦など公共交通を利用する具体的なシーン、例えばその後の食事の楽しみなど、公共交通を利用する目的を意識して取組をしていくということが効果的なのではないかという御意見を頂きました。

こうした部会での御意見を踏まえまして、今月21日から「電車・バスで行こう！」キャンペーンの第2弾を開始するというので、本日正式に詳細についてプレスリリースいたしました。

プレスリリースの中にも記載をさせていただいておりますが、今回の第2弾では、対象の電車、バス、90分間乗り換え、乗り降り自由なデジタル乗車券を販売するのに加えまして、新しく富山グラウジーズとも連携をいたしまして、期間中に開催される対象の4試合、この中で先ほどの乗車券を利用して来場いただいた方々に対して、先着500名限定でオリジナルのステッカーをプレゼントするなど、試合会場に公共交通を使って来ていただくための企画を御用意しております。

昨年末に開催した地域交通戦略会議の中で、この企画のさわりの部分について御報告をしたところ、趣旨に御賛同いただくとともに、このキャンペーンに期待しているというような評価の声も頂いておりまして、こうした取組は観戦中、試合後にアルコールも含めた飲食が楽しめるなど、ふだん公共交通を利用されない方に対しても、公共交通の利用機会の創出につながると考えております。

キャンペーンの実施を通じて富山グラウジーズとも連携して、公共交通の利用を積極的に呼びかけていただきたいと考えております。

岡崎委員 環状線を開業させるときに、当時の森市長が言っておられたのは、やはり僕はワインを飲みたいからということで、おしゃれに公共交通を使いたいと、こういう発想があったことを少し思い出しました。

高志の国文学館の館長をしておられる室井滋さんも「行きは電車で、ビールを飲んで帰りはバスで」と言っておられまして、できるだけ公共交通を使って、そういう人生を楽しみたいという、いろいろアプローチをして公共交通を使ってもらおうという宣伝だろうと思っています。

2点目ですが、プロスポーツチームとも関連しますけれども、乗り継ぎですよ。都会ではもう乗り継ぎというのは当たり前ですが、富山県民の感覚からすると、1回乗ったら目的地まで必ず着いてほしいというのが、これが何となく人情というか、そのような感じを受けるところもあります。

ただ、例えばカタレ富山がJ2に昇格しましたが、ホームグラウンドにしている総合陸上競技場まで行くにしても、黒部、あるいは高岡や氷見から来られる場合は、富山駅まで来ていただいて、1回バスに乗って陸上競技場まで行くと。こう誘導することによって、これは先ほどの戦略会議でもある目標の、年50回というカウントにもつながるのではないかと思うところがございます。

もう一つ、少し注文をつけると、路線バスは確かにイメージリーダーバスとして41号線を南下するんですが、そこから競技場までかなり遠いんですよ。20分ぐらい歩かなくてはいけないのですが、そういうところは特別コースを、例えば富山マラソンなどのときには、公共交通の経路を変

えるということもやっておられると思います。

そういうことも含めてぜひ検討していけば、この50回という目標に近づくのではないかと思うんですが、所見を同じく有田課長にお願いしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 乗り継ぎの御質問ですが、今年度県政世論調査の中で、「公共交通の利用促進のために重視する点は何ですか」ということを県民の皆さんにお伺いしております。その中で一番多く御回答いただいたのが、使いやすい、分かりやすいダイヤ、こういう声が全体の59.3%ということで最も多く御回答いただいております。

戦略の中でも、乗り継ぎ時間の短縮など使いやすい、分かりやすいダイヤの設定に、関係者間で連携して取り組むことを掲げておりまして、例えば先日発表されたあいの風とやま鉄道の来春のダイヤ改正におきましても、万葉線との接続時間の改善の内容も盛り込まれております。

また、ダイヤだけではなくて、昨年9月には万葉線で交通系ICカードの利用が開始されました。来年度には城端線・氷見線の全駅でも利用できるようになる予定でございますし、既に導入済みのあいの風とやま鉄道などとの間では、交通系ICカード1枚で乗り継ぎができるということと、これもスムーズに乗り継ぎができるようになるというところにつながっていくと思っております。

また、MaaSアプリのmyrouteですね、この中で複数の交通機関を自由に乗り降りできるデジタルチケットも販売しております。円滑な乗り継ぎにつながるものと考えておりまして、昨年末の戦略会議におきましても、委員から販売枚数の上位4種類か、複数交通事業者の路線が乗り放題になるチケットであったという御報告も頂いております。

スポーツチームとの連携というお話もありましたが、今

年度このmyrouteの中で新しく企画販売している乗車券の中には、カターレ富山とも連携したクーポン、デジタル乗車券というのも企画造成をしております。

まだ道半ばの連携ではありますけれども、こういったものがより利用いただけるようになっていくように、取り組んでいくことが大事だと考えております。しっかり市町村、交通事業者の皆さん、また関係者の皆さんと連携しながら推進していきたいと思っております。

岡崎委員 やはりとにかくやってみるとというのが非常に大事だと思いますし、こういうイベント時に公共交通を体験していただくということが、また乗ってみようかなというつながりになっていくのではないかなということで、ぜひまたよろしくお願ひしたいと思っております。

続いてとやまロケーションシステムですが、せんだって報道されていましたが、大雪の中で非常にありがたいと、こういう声が聞こえていました。QRコードを設置して、アプリにはなっていませんが、かざすことですぐ自分が乗りたいバスの位置が分かるということで、非常にいいと感じています。

一方、例えば高校生なんかに出前講座をやったりすると、とやまロケーションシステムを知っている子と知らない子がいて、なかなか伝わっていなかったりするので、例えば富山国際大学とか、附属高校など、自校でバスを運用しているところもありますが、大抵の子は路線バスを使っています。県道富山高岡線まで300メートルぐらい歩いてバスまで行っているそうですが、そこに行って初めてかざして分かる子もいると思うので、やはり学校内にQRコードがあってもいいのではないかと。そうすれば、校内でスマホをかざして調べて、あ、まだバスが遅れているのかと。では、しばらく教室でだべろうかとか、勉強しようかとか、

そういう利用にもつながっていくと思うので、これは少し御検討いただければいいのではないかなと思っています。

それで、「とやまロケーションシステム」は、スマートフォンを使えばいいのですが、スマートフォンを使えない人のためにということで、この間、公立病院など中心に連携したデジタルサイネージを設置していただいています。やはり寒いとき、暑いときですね、お体を崩しておられるわけですから快適なところでバスを待っていただきたいと思うのですが、なかなかそれ以外の公立ではない、財団とか、民間に近い病院のところはまだまだ波及をしておりません。

しかし、一方で、そこは交通の結節点にもなっているわけで、そういうところにもさらに拡大をしていただきたいと思います。あるいはコンビニなんかでも今提供されていて、あれも同じ性格的なものとしてはいい企画だと思っています。所見を有田交通戦略企画課長にお願いします。

有田交通戦略企画課長 まず、「とやまロケーションシステム」のQRコードステッカーの刷新については、昨年12月に発表いたしましたして、先ほど委員から御紹介いただきましたとおり、新しいQRコードを県内全域のバス停等に随時貼付けをしております。

このQRコード新ステッカーをスマホでかざして読み取っていただくと、バス停などの検索をせずに、その目的のバス停に到着する次のバスなどの予定時刻が簡単に確認できるということで、「とやまロケーションシステム」をこれまでよりもより利用しやすくなったと受け止めております。

サイネージのお話も後ほど答弁させていただきますが、こういったサイネージがまだ設置されていないような、不特定多数が利用されるような施設におきましても、最寄り

のバス停にこの新QRコード貼っておりますので、ぜひ御利用いただきたいと思っております。

戦略の中では、ロケーションシステムの使いやすさ向上に取り組むということを実施の一つにしておりますので、今後とも、「とやまロケーションシステム」に誰もがより簡単にアクセスできる環境の整備、これを目指して何ができるかというのをしっかり取り組んでいきたいと思っております。

サイネージにつきましても、設置の推進を進めるために、今年度は新しく交通デジタル投資促進事業を創設いたしまして、市町村を通じて公共交通機関の最寄りの施設へのサイネージの設置も支援をしております。

昨年8月には、この事業を活用しまして、富山市民病院でも新しくサイネージが導入されております。また、サイネージがまだ設置されていないような施設からも、一部設置を検討しているということで、この県の支援事業などに関しまして、御質問や御相談をこれまで頂いているところでございます。御相談などにもしっかりと丁寧に応じまして、戦略のこの考え方に基づいて、デジタルサイネージの設置に向けた取組というの、今後しっかりと後押しをしていきたいと考えております。

岡崎委員 学校にはまだQRコードがついていないんですね。これはぜひ検討いただきたいということと、もう一点、サイネージについては、例えば高岡市とか、魚津市とか、そのほかの自治体にも支援できるスキームになっていきますか。

有田交通戦略企画課長 学校のQRコードについては、現状は最寄りのバス停には貼付けが済んでおりますけれども、学校自体の中にはまだQRコードのステッカーない状態でございます。

また、誰もがより簡単にアクセスできる環境の整備とい

うのが戦略の中で掲げている施策でございますので、これからも環境整備については、どういったことができるのかしっかり検討して進めていきたいと思っております。

もう一つが、デジタルサイネージの支援のスキームでございますけれども、こちらについては、特定の市町村ではなくて、意欲ある市町村が手を挙げていただければ、その市町村とともに、市町村を通じてサイネージの設置にかかる費用を御支援するというスキームになっておりますので、特定の市町村だけではなく、手を挙げていただければ御活用いただけるというスキームになっております。

岡崎委員 ぜひ全県市町村のまずは病院から整備をしていけばいいなと思っているところです。

最後になります。

先ほどからもありました「つぎとまります」という女性のバス運転手を主人公とした映画の上映などを予定されているところでございますが、私は公共交通の担い手として女性がより活躍できるようになることを期待しています。

特に、キャリアの継続にはぴったりくる感じがします。結婚されて育休を取られたりした場合でも、キャリアはしっかり存続していけるので、本当に女性にとっていい職業になり得るのではないかなと思っておりますし、軌道なんかの運転士さんは、女性の方が非常に増えてきておられるなと感じています。処遇の向上や働きやすい魅力的な環境の提供も、本当に必要だと思っております。

そこで、バス運転手の確保のため、女性が活躍できる職場であることをPRするとともに、女性が働きやすい環境の整備も推進すべきと考えますが、所見を聞きたいと思っております。

有田交通戦略企画課長 女性活躍ということで、まず現状でございますが、全国のバス運転手の中で女性の割合という

のは約2%と言われております。昨年2月に策定した地域交通戦略におきましても、そういった状況を踏まえまして、担い手の確保に向けて女性など多様な人材の活躍を推進していくということを掲げております。

先ほど御紹介いただきましたが、県ではその一環の取組としまして、より多くの女性の方々にバス業界、バス運転手の仕事の魅力を知っていただくために、毎月15日に交流イベントを開催する予定でございます。

イベントの中では、常任委員会でも御提案を頂いた映画の上映を活用しまして、新人の女性バス運転手が成長する姿を描いた映画「つぎとまります」の特別上映、あとは主演女優の登壇インタビュー、運転手など公共交通の業界で実際に働いている現役の女性の方々に、仕事の魅力、やりがいなどをお話いただくステージトークやイベント参加者との座談会を実施することとしております。

先ほどの答弁でも申し上げましたが、既に定員にも達しておりまして、応募を締め切っております。当日は多くの女性の方々に参加いただく予定でございます。

また、働きやすい環境整備のお話でございます。こちらにも担い手の確保とともに、定着のためにも非常に重要な話だと考えております。県では、これまでトイレ、休憩室の整備などを支援してきましたが、昨年末に開催した地域交通戦略会議の中では、交通事業者は女性などの定着に向けた職場環境整備に慣れていないため、行政がサポートし、外部の目を入れて改善をしていく必要があるのではないかといった御意見も頂いております。

戦略の中で担い手の確保、定着に向けたノウハウの習得の推進、これも施策の一つとして掲げておりますので、戦略会議の議論を踏まえまして、職場環境の整備などにもさらなる取組について検討をしてまいります。

岡崎委員 確かに男性の職場というイメージがまだまだ強いわけ、そういう中において女性も過ごしやすいように、やはり入りやすいような環境をつくって上げてほしいなと思いますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

瘡師委員長 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

瘡師委員長 次に、行政視察について議題といたします。

本委員会の行政視察については、必要に応じて機動的に実施していきたいと考えており、その実施に当たっての日程調整等については、委員長に御一任願ひたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

瘡師委員長 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。