
○副議長（井上 学）休憩前に引き続き会議を開きます。

菅沢裕明議員。

〔35番菅沢裕明議員登壇〕

○35番（菅沢裕明）令和7年度県当初予算と当面する県政に関連して3点質問します。

第1は、能登半島地震についてであります。

震災から1年2か月、被災者の日々の生活で落ち着きを取り戻したとは言えず、特に公費解体の遅れなどにより住まいの問題解決にめどが立たず、不安、不自由な毎日を過ごしておられる方が多いのであります。

公費解体については、昨年12月末で全県で、解体申請が1,314棟に対し解体済が304棟、約23%ですね。氷見市では、809棟に対し169棟、21%にすぎません。

国は、補正予算の財源423億円で解体促進を図ること、知事は、代表質問の答弁で関係団体で会議を設け支援するとされました。私は、特別の支援策として、県内外の業者の拡大、確保を進め、資材、人員輸送、宿舍などへの支援ができないかどうか。解体済みで57%を占める費用償還分の推進と手続の簡素化などが求められております。

生活再建支援金300万円の制度がありますが、高齢者が多く、住宅の修繕、建て替えに大きな負担を伴うことから、悩んでいる方が多いのであります。能登6市町のように、特別の支援金に上乗せや復興基金もなく、支援制度の隙間を埋めるプラスの対策もほとんど富山県はありません。生活再建に向けて様々な窓口はあるものの、

被災者を個別に訪問するなど、より一層現場に寄り添う伴走支援が必要になっております。

被災者は孤立し、復旧・復興が遅れているのが実態であります。県は予算編成方針で、復旧・復興に係る経費は要求上限なしとしていましたが、国が示す枠を超える施策は何かあるでしょうか。もっと被災者、地域に寄り添って、スピード重視で取り組むことを求め知事に質問いたします。

地震被害からの住宅の復旧、再発防止に欠かせない宅地などの液状化対策はほとんど進まず、大きな対策費が計上されましたが、大半が未執行に終わっております。

令和6年6月県議会補正の宅地液状化等復旧支援事業は、11億5,000万円の巨額を計上し、財源は特別交付税を見込んだ県財政調整基金を取り崩したもので、知事の大きな判断による県単事業でありました。しかし、この事業の執行状況は、全県で相談件数410件に対し実施は87件、21%、被害が集中する氷見市では177件に対し26件、15%にすぎず、予算面でも1億2,000万円の支出、予算全体の約10%の執行にとどまっております。

こうした中で、7年度当初予算では、同じ事業に1億8,500万円が計上され大きく減少となりました。なぜなのでしょう。

土木部は、執行率が低い要因として、公費解体が進まなかったこと、対応してくれる業者がいなかったこと、公共事業の面的整備が決まってから考えたい人が多いなどを挙げていますが、しかし、そもそも液状化被害の実態把握や具体的な対策工法、工事への具体的な支援策の提示、766万円を補助上限とする予算、制度設計のずさんさなどが根底にあったのではないかと。問題点や課題を明らかにし、

使いやすく実効性のある予算、制度に液状化対策をしっかりと立て直す必要があります。

また、今後、公共事業として面的に実施される液状化防止事業について、氷見市などでは対策工法の詳細が定まらず、高齢化や震災後の転居による人口減少、住民の同意が得られるのかなど、難題が多く見通しが立っておりません。県も参加する氷見市検討会では、液状化被害の実態把握、ボーリングなど基礎調査、データ不足が強く指摘をされております。

以上、液状化対策の問題点、課題を指摘しながら知事に質問いたします。

次の質問は、県立高校の再編についてであります。

県下の中卒予定者が令和7年度の8,496人から20年度には5,979人となり、2,517人、約30.7%減少することから、県立高校を現在の34校から14校、41.2%程度に削減する方針が示されました。あまりにも大ざっぱで乱暴な議論だと私は考えております。

県議会での知事の全ての高校が再編対象との答弁で、学校関係者、県民、地域に不安が広がっております。生徒減少期とはいえ、なぜこのような大幅な高校削減をしなければならないのか。生徒減少期こそ、教育予算や教職員を減らしたりするのではなく、少人数学級やいじめ、不登校対策など、よりよい教育の実現、そのための環境づくりの好機とすべきではないかと私は考えております。

ここ数年、生徒募集の見直しの際、学級減ではなく募集定員の削減で対応してまいりました。その中で、県立高校全日制において159学級中50学級、31.4%で40人未満の少人数学級となっております。今回の高校再編でこれを元に戻すのでしょうか。高校の標準法

40人学級を前提とした学級数を再編対象の学級規模基準としているのは、大きな問題点であります。

また、現在、学校現場では、増加する不登校、令和5年度で614名——高校2つぐらいに相当いたしますが、そうした問題に直面しております。学校教育そのものの在り方が問い直されているのであります。教育長に質問いたします。

知事が主催する県教育総合会議が今年2月に示した新時代とやまハイスクール構想では、学校規模で小規模校——1学年120人以下——が2校から4校、中規模校——1学年200から240人——は13校から16校、大規模校——1学年400人から480人——は二、三校としておりますが、現在11校と多くある1学年121人から199人規模の高校を、なぜ否定するのでしょうか。

これは結局、さきに示された高校再編基準である4学級160人未満が根底にあって、県の周辺部に多くあるこうした小規模校を狙い撃ちして削減しようとしているのではないか。このような単純な教育的根拠もないと専門家も指摘する学校規模論に基づく高校削減は、県下における高校の適正配置に反し、地域から高校を奪い、通学距離と時間を無制限に拡大し、生徒たちの学びを大きく妨げるものであります。

また、1学年400人から480人の大規模校をあえてつくる理由はどこにあるのでしょうか。20年度以降のさらなる少子化を想定し、高校減少の調整校にするとの発言もあるのでありますが、あまりにも安易な姿勢と私は言えると思います。

ほかにも、県立中高一貫校が導入されようといったしておりますが、中学段階からエリート養成に特化した学校の設置など誰が望んでい

るのか。知事には、高校再編に当たっては、高校関係者、関係自治体、教職員、保護者、生徒の声にも耳をしっかりと傾け、慎重に対処していただきたい。知事に質問いたします。

今回、県下の公私立高校協議で40年以上続いてきた公私比率が撤廃され、また私立高校を含めて高校授業料の無償化が進みます。こうした大きな変革が、特に県下の私立高校の経営、運営にどのような影響を与えるのかが注目されます。

私立高校は、県下の高校教育において公私約7対3の教育機会提供構造の中で、県民の教育拡大に大きく寄与してまいりました。現在、多様な教育を提供しやすいという私立の特徴を生かして、経営努力もあって、県教育に大きく貢献してきているのであります。

少子化による生徒減少期には、私立高校は、時代の要請する教育内容の多様化や、多様な生徒の背景に配慮した教育の実践を通して、さらに役割が大きくなってまいっております。例えば、新設の通信制高校の多くは、私立高校によって担われております。全国的にも、生徒減少期でも私立高校は、学校数がむしろ増加するという変化も生まれているのであります。

知事は、生徒減少期における県下私立高校の県教育での役割をどう評価し、県の支援策をどのように行っているのか質問をいたします。

さて、第3の質問は、富山地方鉄道の鉄道線に関する問題であります。

まず、富山地鉄の経営実態は鉄道部門を除いては健全で、県内経済、県民生活に大きく貢献をし、多くの県民に親しまれていることは御承知のとおりであります。そうした中で、鉄道事業の営業は今

大きな問題を抱え、深刻な現状が続いております。

鉄道事業としては、電鉄富山から宇奈月までの本線、立山までの立山線、不二越・上滝線。これは総延長93.2キロメートルになりますけれども、こうした3路線を運行いたしております。この間、マイカーの進展、沿線地域の人口減少、コロナ禍等の影響があり、乗降者数が大きく減少し、輸送規模経営の重要指標である輸送密度はピーク時から半減いたしております。

営業収支については、令和2年以降、5から7億の赤字で推移をいたしております。企業側の説明では、昭和60年（1985年）から今日まで、黒字計上は昭和60年から平成6年までの8年間と平成8年から9年の2年間のみで、令和5年までの38年のうち28年間は赤字計上で、鉄道事業の赤字体質が構造的となっております。

こうした中で、地鉄の経営側から事業継続の困難性が提起される重大な事態になっていると私は考えております。

こうした状況については、令和6年9月の沿線7市町村長会議などで説明され、県も6年11月には沿線7市町村副首長による実務者会議に出席をしており、様々な機会に地鉄側から報告や説明を受けてきたと思います。

県として、地鉄鉄道線の乗降者数、利用状況や営業収支の現状と推移、経営の実態などについて、どのように把握し問題点や課題を認識しているのか交通政策局長に質問をいたします。

次に、こうした中で、令和6年9月の沿線7市町村長会議等——県関係者も出席をしておるわけではありますが、そうした会議で地鉄側から、当社単独で運行できる範囲、営業の範囲は、富山から上市、立山町五百石、富山市月岡までの間と明示をされたことは、私は、

これは衝撃的で重大であると考えられます。

地鉄側の経営の実態から鉄道線の事業維持の困難性を示し、その上で、経営の範囲外とした上市から宇奈月間や、五百石・月岡一立山間などへの資金投下として、約2億9,000万円を地鉄経営側は求めています。さらに、当面は採算性の低い日中や休日の一部ダイヤについて、関係自治体からの受託運行によって維持する方式が提案をされています。あわせて、昨今の動力費、資材等の高騰に対する支援、約1億6,000万円の支援が求められているのであります。

知事は、本議会の提案理由説明で、高騰する燃料費に対し、沿線市町村と連携し県分として9,600万円を計上するとし、そして2月21日の定例記者会見では、合計5億円、燃料高騰分のほかレール、枕木の交換などの設備費の支援は大きな金額であり、地鉄側はしっかり受け止めて、より一層の経営努力や効率化、収入確保に取り組んでもらいたいと述べておられます。

しかしです、知事。地鉄には今日まで、優良資産の売却や不動産部門から鉄道事業への赤字補填、無人駅、ワンマン化、中古車両の導入など、鉄道部門の合理化、賃金・退職金カットなど人件費の抑制など、涙も汗も血も流してきておりますが、まさに経営努力の歴史があるわけであります。

一方、厳しい経営環境の中でも、特急、臨時列車の運行やパターンダイヤ、交通ＩＣカードの導入、えこまいか利用での割引など、利用促進に向けた利便性向上、活性化についても経営努力が続けられてまいっております。

その上での今日の深刻な経営危機の現状であり、既に施設更新や増便等の体力には限界があり、今後は、経営の範囲内での鉄道線運

営、運賃値上げ、減便ぐらいの対応でしかないというのが、経営側の本音と私はなっていると思います。

私は、いつ地鉄から不採算路線の廃止申請があっても不思議ではないのではないか、これぐらいの現状ではないかと考えております。知事の地鉄鉄道線の現状認識と県などへの早急な支援策が求められていることへの見解を、この機会にお尋ねをしたいと思います。

さらに、県の支援策に関連して知事に質問いたします。

地鉄鉄道事業の経営危機は、企業だけの責任ではありません。少子化と人口減少、マイカー増などで利用者が大幅に減ったのは、社会全体の問題であります。このままでは、利便性と持続可能性の高い鉄路を維持していくことは困難であり、これは全国の地方鉄路の共通した問題であります。氷見線・城端線のＪＲからの経営移管も、こうした中で行われました。

そして、地鉄沿線の市町村から、通勤通学への影響はもとより、宇奈月温泉、立山観光への悪影響への強い懸念が広がっているのです。地鉄の路線網が安全で持続可能であることは、県東部のみならず、県全体の活性化に欠かせないと私は思うものであります。

今後は、知事も参加する富山地方鉄道鉄道線の在り方検討会の中で、富山地鉄鉄道線のこれからについて、富山県地域交通戦略が示す、県も含めた関係者の役割分担として示されている「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」との基本方針に沿って、協議が急がれます。その中で、鉄道事業再構築、みなし上下分離方式などについて、早期の合意形成を図るべきと私は考えます。知事の所見を伺います。

最後に、あり方検討会についてであります。

県は、オブザーバー的立ち位置で参加しているのかということでもあります。私は、県の求められる役割は大きく、オブザーバーではなくて、全体を主導することが必要になっているのが現状ではないかと考えます。地鉄の在り方と言われますけれども、問われているのは、富山県交通戦略の理念からいっても、この問題への県としての参画の在り方が問われているわけであります。

知事は、令和6年9月の段階では、地鉄の現状に危機感を抱く沿線7市町村長から要望を受け取る立場でありました。要望を受け取る立場というのはおかしいんじゃないですか。その後、知事は11月の第1回検討会から出席しておられますが、オブザーバー的立場ということでしょうか。地鉄沿線には7市町村と関係自治体が多く…

○副議長（井上 学）時間が来ております。まとめてください。

○35番（菅沢裕明）県は調整役として、一歩も二歩も前に出て議論を主導する役割があると思いますけれども、知事に質問をして、私の今回の地鉄関係の質問を終わります。

ありがとうございました。

○副議長（井上 学）新田知事。

〔新田八朗知事登壇〕

○知事（新田八朗）菅沢裕明議員の御質問にお答えします。

まず、能登半島地震からの復旧・復興についての御質問にお答えします。

発災後速やかに、私どもでは被災者支援パッケージを発表し、以降数次にわたる補正予算を編成し、昨年3月に策定した復旧・復興ロードマップを随時更新しつつ、一日でも早い被災者の生活再建、

インフラ復旧、また産業の復興を目指して、被災市町村などと連携の下、震災からの復旧・復興に取り組、公共インフラなどを中心に着実に復旧が進んできていると認識しております。

公費解体ですが、被災市と事業者団体との一括契約への支援を通じて、県全域から解体業者を確保できる体制ができました。昨年10月時点で30%であったこの申請に対する解体業者さんへの発注率ですが、昨年10月で30%であったものが今年1月末では61%になりました。

発注の作業は順調に進んでいる一方で、何が課題かというと、家財の搬出に係る人手不足、また転居先未決定などの要因により、着工が遅れていると聞いております。このため、解体着手前に必要な手続や転居先の情報提供、片づけボランティアの確保、新たに国、県、市、関係団体による会議体を設置し課題の解決策を検討することにしております。

また、住宅再建についてですが、国や県独自の生活再建支援制度に加え、政府に重ねて要望し、宅地液状化等復旧支援制度、また住宅再建に係る融資借入れ額の利子補給制度などを創設しました。

住まいの不安や悩みに対し寄り添った支援を行うための個別相談会の開催や、住宅・宅地復旧パンフレットも作成しまして、これはもう政府からも大変によくできた資料であるというふうに評価も頂いているところでありますし、また、被災者の皆さんは、それに、もうびっちり蛍光ペンマーカーで線を引いて御相談に来られます。

なので、窓口だけあるけれども、あんまり役に立っていないとおっしゃいますが、そのようにしっかりとパンフレットなんかも活用いただいて、被災者の皆さんは非常に備えてこられるということは、

ぜひ御理解をいただきたいと思います。

このようなことで被災者の生活再建を後押ししているところです。

また、その費用償還による自費解体支援を推進すべきということも言及がありました。

これは、11月議会でも菅沢議員が問題意識を持たれたことで生活環境文化部長から答弁しておりますが、改めておっしゃったので申し上げますが、費用償還による自費解体支援については、各市が定める申請期限が終了もしくは目前に迫っている中で、今後、件数の大幅な伸びがない見込みと聞いております。

また、各市にも確認して、現状、県に対して自費解体に係る特段の要望はないとも聞いております。これは11月の繰り返しにはなるわけですが、公費解体に必要な解体業者は確保しており、今後とも公費解体の推進を支援していきたいというふうに考えております。これが県のスタンスであります。

また、被災者に御高齢の方も多いので、高額の工事費に対してちゅうちょされているというお話もいただきました。これについては、6月補正で予算化した自宅再建利子助成事業、300万円までを上限にしておりますが、これも御活用いただきたいと思います。

また御高齢ということで、特に毎月の支払いは利息のみで、月々の負担が低く抑えられることができるリバースモーゲージ、これもこの利子助成事業の支援対象としております。改修費用等を抑える傾向にある高齢者の方々にとっては、これも選択肢の一つとなると認識をしております。また議員からも、被災者の皆さんにお伝えいただければと思います。

本県の復旧・復興は道半ばであるということは認識しております。

これを遅れていると御指摘されるか、道半ばと理解いただけるかは、それはお任せしますが、政府においても複数年度にわたり継続的に本県の復旧・復興支援いただけるものと認識をしております。

今後も被災地のニーズや個別事情を丁寧にお伺いし、国や市町村とも密接に連携しながら、限りある財源の中で被災者お一人お一人に寄り添った、きめ細やかな支援に努めてまいります。

次に、液状化対策についての御質問にお答えします。

宅地液状化等復旧支援事業ですが、昨年5月、液状化に係る地方単独事業に対し、措置率8割の特別交付税による国の支援が決定したことを受けて、6月に創設しました。

予算化に当たっては、被害件数1,500件程度、うち2割が補助限度額766万円まで活用されることを想定し、また被災された方々に安心いただけるように十分な額をというふうな思いで、最大限の11億5,000万円を計上しておりました。それはおっしゃるとおりです。

7月から各被災地と連携して周知や弾力的運用に努めた結果、多くの御相談をいただいております。

補助実績は、1月末時点で87件約1億1,800万円と予算の約1割ではあるものの、既に制度を活用された方々からは、ありがたいという声が届いております。一方で、面的整備の宅地液状化防止事業が決まってから考えたいというふうに、判断に迷われておられる方もおられます。また、公費解体を待っておられるという方もおられます。そして、対応してくれる業者がいらないなど外的要因により活用できない例もあると聞いております。

こうしたことから新年度については、今年度の実績を踏まえて、各被災市の状況なども考慮しながら予算化をお願いするものであり

ます。前年度より少ない予算額となっているのはおっしゃるとおりですが、引き続き各被災市と共に被災者に寄り添い、制度の周知、弾力的運用に努め、仮に予算額が不足した場合は、また議会にお願いをして補正予算の検討をさせていただくこともあろうかと思えます。

現在、被災市における面的整備の状況は、富山市は12月に住民説明会が実施され、ほかの市は住民への説明に向け鋭意検討がなされていると理解しております。御指摘の氷見市ですが、液状化対策検討委員会が3回開催され、地下水位低下工法の採用、また、対策を実施するための想定地震動が決定されたところであり、今後は、データ等の整理を行い対策範囲の検討が進められると聞いております。

今後、震災からの復旧・復興を最優先に、国や市町村と緊密に連携し、被災者一人一人に寄り添ったきめ細やかな支援に努めてまいります。

次に、新時代とやまハイスクール構想についての御質問にお答えします。

中学卒業予定者は年々減少しておりまして、現在1歳のお子さんが高校へ入学する令和20年度には、現在より3割以上も減少する見込みです。現在の高校を今後も維持し続けた場合、大半が小規模校となることが見込まれ、生徒の多様な選択肢を確保できるように令和3年度以来、将来の県立高校の在り方について幅広く御意見をお伺いし、今回、基本方針の素案を取りまとめたところです。

基本目標の「新時代に適応し、未来を拓く人材の育成」を実現するために必要と考えられる8つの教育内容を示し、これらの組合せによる学校は、複数の学科が併設され多くの科目からの選択履修や

様々な子供たち、お互い同士が接することによって多様な考え方に触れることができる大規模校、また、現在の平均的な学校規模よりは大きくし、教員配置や開設科目、部活動などを充実させる中規模校、そして、特色ある教育を展開し通学時間などにも配慮する小規模校、この3タイプの学校で構成し、それぞれ県内にバランスよく配置する提案としています。

また、規模別の募集定員は、イメージして議論しやすいよう目安として提示をしたものです。

再編については、数多くの御意見を踏まえて議論してきた結果、従来のように小規模校のみを統合対象とするのではなく、今回は、全ての全日制県立高校が移行準備校ということで、8つの教育内容で再構築し、言わば新たな学校となることを想定しております。県周辺部の小規模校を削減するためのものではありません。

人口減少下でも、生徒に多様な選択肢と充実した学びの場を提供できるようにという目的でやっております。どうか御理解いただければと思います。

次に、私立高校についての御質問にお答えします。

県内の私立高校は、建学の精神の下、国際交流やスポーツ、中高一貫教育などの特色ある教育を実践され、県立高校と共に、本県の高校教育を支える重要な役割を担っておられます。また、少人数学級や生徒の多様なニーズに合わせたコース制を導入されるとともに、ICT教育やキャリア教育に加えて、通信制課程の開設や学科再編などにも積極的に取り組んでおられます。

今後、本県の中学校卒業予定者数の大幅な減少が見込まれる中、社会の変化や生徒の多様なニーズを踏まえて、公立、私立ともによ

り柔軟な発想で創意工夫を凝らし、富山県の高校教育の魅力を一層高めていくため、先般、昭和56年以降45年にわたり公私協調の下、決定されてきた県立・私立高校の入学定員割合（公私比率）が、令和8年度以降は設定しないとの合意がなされたところです。

県では、そうした合意も踏まえ、県単独で国の就学支援金制度に上乘せする形で支援してきた私立高校の授業料を、年収910万円未満の世帯を対象に、令和8年度の入学生から実質無償化することとしています。

国会においても、私立高校に通う世帯の就学支援金について、令和8年度から所得制限を撤廃し、支給額の上限を引き上げる議論がなされているところで、これの動きも注視をしております。

生徒数の減少、進路選択の多様化が進む状況も踏まえ、今後は県立、私立双方が切磋琢磨しながら生徒から選ばれる学校づくりをすることで、本県の高校教育の魅力をより一層高めていく必要があります。県としては、私立高校がより一層特色教育を展開できるよう、私学の振興にも取り組んでまいります。

次に、富山地方鉄道への支援についての御質問にお答えします。

富山地方鉄道の鉄道線については、運営の効率化に努められてきたわけでありますけども、過去10年間を見ても営業赤字が継続し、特に、近年は燃料や資材の高騰の影響を受け、厳しい経営状況となっていると理解しております。もちろん、これまで、この鉄道線を維持するために他事業への利益で鉄道事業の赤字も補填をされるという御努力もされてきたことも十分承知をしております。

先月5日に開催された第2回の在り方検討会では、こうした状況を踏まえて、短期的な支援策として、県と沿線市町村で約2億円の

物価高騰支援を行うこと、本線分科会、そして立山線・不二越上滝線分科会、この２つの分科会を設け令和８年度以降の対応を含めた中長期的な在り方について検討するということ、これを２回目の在り方検討会で決定をしました。

今般の物価高騰支援、約２億円、それと既に実施をしてきた安全性・快適性向上支援、約３億円。これを合わせますと、自治体からの支援が年間で約５億円となります。こうしたことを踏まえますと、富山地方鉄道において、さらなる効率化や収入の確保に向けて不断の努力が必要と思っております。

特に申し上げるならば、鉄道線が一年中無料となる株主優待制度を実施と聞いております。厳しい経営状況や今般の自治体からの多額の支援を踏まえて、その取扱いを検討いただく必要もあるのではないかと考えております。

この制度について、一体どれぐらいの金額になっているか、地鉄さんにとってどれぐらいの負担になっているのかは、私どもでは、そこまでは分からないところですが、利用者への値上げ、あるいは今回のような自治体からの資金提供、こういったことを、ぜひ受け止めていただいて、株主の皆さんにも一定の負担を分かち合っていていただく、そのような企業姿勢を、私どもとしては求めたいと考えます。

県としては、関係の市町村や事業者、そして県も参画する分科会において、令和８年度の対応も含めて、中長期的な在り方の議論が早く進むように議論の中に入っていきたいと考えております。

次に、富山地方鉄道の再構築についての御質問にお答えします。

昨年制定しました地域交通戦略では、自治体の主な役割として、

交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの投資により実現することとしています。

城端線・氷見線では、かねてから、沿線４市を中心に交通事業者、経済団体や自治会など幅広い関係者から成る協議会を設置され、利用者数の目標を掲げ、地元自ら路線の活性化に取り組んでこられました。こうした積み重ねがあるからこそ、地域公共交通活性化再生法の改正のタイミングで、改正法に基づく補助制度を活用する地元４市の合意形成がスムーズに図られました。このため、再構築計画をまとめることができました。

富山地方鉄道については、昨年９月の沿線市町村長からの要望時に、再構築については今議論する段階ではないとの意見もありました。中長期の在り方については、みなし上下分離方式など事業構造の変更の前に、沿線地域の住民や関係者の声を丁寧に聞いて、地域が必要と考えるサービスレベルはどのようなものなのかを、よく議論していただくことが大切だと考えます。

県としては、沿線地域自らが目指したいサービスを考えていただくことで、住民の機運を醸成するとともに、城端線・氷見線の経緯も踏まえて、路線の活性化に向け、ぜひとも自分ごととして議論が行われるよう促していきたいと考えております。

私からは最後になりますが、在り方検討会での役割についての御質問にお答えします。

富山地方鉄道の鉄道線については、昨年２月に富山市が先頭に立たれて、沿線自治体と富山地方鉄道で構成する勉強会の枠組みを設けられました。その後、昨年９月の沿線市町村からの要望を受け、

富山県も検討会に参画をしております。

昨年11月の第1回検討会では、検討会の体制などについて議論し、会長には、リーダーシップを取って検討を始められた富山市長が7市町村を代表されて就任をされました。私は、県全域を対象とする地域交通戦略を策定した立場から、有識者として参加しております。

検討会では、地域交通戦略の考え方に基づいて、路線の活性化のためには、駅を中心としたまちづくりや、データに基づいて検討を進めていくことの重要性について議論をしています。

また、富山地方鉄道は7つの市町村にまたがり列車を運行しており、路線ごとに課題が異なることから、今後は各路線の関係市町村に分かれて2つの分科会において、それぞれ検討を行っていくこととしています。その際には、沿線市町村ごとにそれぞれ主張はあると思いますが、力を合わせていくという思いは外さないでいただきたいと申し上げます。

城端線・氷見線のケースでも、沿線4市それぞれ思いはあったと理解をしております。それでも、この路線を持続可能にしようということで、小さなそれぞれの主張は一旦置いて、4市合意に至ったという経緯もありました。ぜひ、その力を合わせていくということは外さないで、7市町村で取り組んでいっていただきたいと願っております。

県と7市町村の中でいずれの分科会にも参加しているのは、私も富山県だけです。県としては、リーダーシップを取られている富山市さんともしっかりとすり合わせをしながら、この議論を進めてまいりたいと思っております。

私からは以上です。

○副議長（井上 学）広島教育長。

〔広島伸一教育長登壇〕

○教育長（広島伸一）私からは、生徒減少期における教育環境の整備についてお答えをいたします。

様々な御意見をお聞きし取りまとめをしました基本方針（素案）では、教員配置や開設科目、部活動数などを充実し、生徒の選択の幅を広げたこの方向性で、令和20年度で1校当たりの募集定員を現在の平均より多い200から220名程度と設定し、全体の募集定員が4,000から4,500人程度と想定されます、こうしたことから、おおむね全体で20校程度を目安としてお示しさせていただいているところでございます。

素案では、今後必要と考えられます8つの教育内容を御提示し、不登校生徒等の教育ニーズへの対応も必要でありますことから、「基礎学力を習得し、自己肯定感を高め、生きる力を育む」教育といった個に対応する教育も盛り込んだところでございます。

また、現時点においても個に応じたきめ細やかな指導が大切なため、多くの県立高校では、多彩な選択授業や習熟度別学習など少人数指導の取組も進めております。また、少人数学級につきましては、これまでも、学科等の特殊性を踏まえ国の加配も活用しながら、農業科等で導入してまいりました。

令和6年度以降の学級編制におきましては、県立高校の在り方が議論されていることも考慮しまして、一部の普通科で定員減で対応をしたところです。少人数学級の導入には、県の独自の財政負担が伴います。その取扱いには慎重な検討が必要であると考えております。この点については、引き続き、国に対し教職員定数の改善等を強く

要望してまいります。

基本方針（素案）では、将来の県立高校の基本目標といたしまして、「個別最適な学びと協働的な学びを組み合わせながら、生徒一人ひとりの生きる力」を育むことなどを目指しております。

今後、現場教員の意見もお聞きしながら、その環境づくりに向けた検討を進めてまいります。

私からは以上です。

○副議長（井上 学）田中交通政策局長。

〔田中達也交通政策局長登壇〕

○交通政策局長（田中達也）私からは鉄道事業の現状、課題についての御質問にお答えいたします。

富山地方鉄道鉄道線の乗降者数については、鉄道統計年報によると、コロナ禍前の平成30年度の輸送人員は、本線は464万人、立山線が58万人、不二越・上滝線は93万人でありました。その後、コロナ禍の影響により、令和2年度は、本線は361万人、立山線が37万人、不二越・上滝線が76万人と大きく落ち込みました。

コロナ禍の影響が収まっていくに伴い、利用状況も回復したものの、直近の令和5年度の値ですが、まだ統計は公表されておりませんが、交通事業者からの聞き取りでは、本線が402万人、立山線が50万人、不二越・上滝線77万人となっており、コロナ禍前の水準にはまだ戻っていない状況であります。

また、営業収支については、過去10年間を見ても営業赤字が続いております。その推移は、平成30年度までは、おおむね1億円から3億円の範囲内の収支差でありましたが、コロナ禍の令和2年度は7億円と大きくなりました。直近の令和5年度は約9億9,000万

円で、行政が支援しておりますレール、枕木等の更新費用約 2 億 6,000 万円を差し引いても、約 7 億 3,000 万円の赤字となっております。

このように、利用者がコロナ禍前の水準に戻っていない状況や、燃料、資材の高騰の影響により収支差が改善されない点が課題であると認識しております。

以上でございます。

○副議長（井上 学）菅沢裕明議員。

〔35番菅沢裕明議員登壇〕

○35番（菅沢裕明）知事に再質問します。

富山地方鉄道の鉄道線を含めた経営の状況について、知事は株主優待券の話をしましたけど、具体的な数字を挙げられませんでした。私はフェアでないと思うよ、こういう大事な議論をしているときにね。一体どれぐらいの優待が行われていて、経営にどれぐらいの影響を与えているのか。交通政策局長は分かっているんですかね。分からないとしたら、もっとフェアな議論をすべきです。

私申し上げましたように、昭和60年から令和5年までの間の38年間、その中の29年間は経常収支の赤字を計上しているという、しかも、今その背景については局長の答弁のとおりです。まさに構造的な問題が背景にあるわけですね。そういう構造的な問題が背景にあるということの解明を議会でも述べているのに、知事が株主優待なんていう筋も分からん、得体の知れないものを持ち出して議論しようというのは、大変フェアでない、このことを強く申し上げておきます。

確かに、令和5年度の県予算でも、当面の動力費、資材高騰分へ

の支援はありました。しかし、地鉄が力強く経営危機の中から訴えている、深刻に訴えている上市一字奈月間、五百石一立山駅間など、経営の範囲外とまで言って提供している分へのいわゆる投資、支援であるとか、さらには採算性の低い日中や休日の一部ダイヤについて、行政からの受託運行についても具体的に提起をして支援を求めているわけですが、これらについては全くゼロ回答なんですね。地鉄がこういうふうに鉄道線の深刻な状況を訴えながら、こういう提案をしていることに応じなかった、この背景についてもう一回知事にお尋ねをしておきます。

知事は地鉄に対して、記者会見でも今日もそうですが、さらなる効率化や経営努力を求めておられます。それはそれで、民間企業に対する姿勢としては、知事は基本的には持っていていいと思いますけれども、地鉄の場合は、先ほど私は、汗も涙も血も流した経営努力を続けている企業だと、鉄道部門については特にね。

私、びっくりしたのは、地鉄の鉄道路線の現在の社員の数ですが、けれども、現在103名なんですね。いわゆる鉄道部門と技術部門を合わせて103名。実は30年前の1995年の平成7年は全部で218名でした。この30年間に115名も、つまり四十数%減っているという地鉄の3線。駅も100近くになるわけですから、経営努力を続けているという一つのあかしじゃないかと思います。

こうした経営努力をしっかりと評価しながら、議論は議論としていいと思いますけども、なぜ応じなかったのかお尋ねします。

次に、地鉄と県の間で、また沿線市町村との間で、令和3年以来3年余り、実はこの経営問題等の協議が続いてきております。その中で地鉄から、みなし上下分離方式の導入や鉄道事業再構築の検討

について要望が出されております。これ、どういうふうに、例えば在り方検討会などで議論しているんですか、知事。

私は、今日的な鉄道の状況を考えたときに、県や沿線市町村関与の運営形態への移行は、もう時間がない、迫られているというふうに思っております。そういう意味では、今後の在り方検討会の中でどんな議論を知事はなさろうとしているのか、これもお伺いをして再質問といたします。

答弁によっては再々質問をさせていただきます。

○副議長（井上 学）新田知事。

〔新田八朗知事登壇〕

○知事（新田八朗）再質問いただきましたので、お答えをいたします。

まず、誤解いただきたくないのは、私はこれまで、民間企業として富山地方鉄道さんが様々な経営努力を本当に一生懸命してこられたことは、十分に認めております。なので、先ほどその一例として、他事業からの利益を鉄道線の経営部門に入れることで補填もしてきたという、そのようなこともされてきた。この鉄道線の維持のために……

〔「58億円だそうですよ。他事業費からの転換は。再々質問できないから申し上げます。知事はそういうことをしっかり評価すべきです。」と呼ぶ者あり〕

○知事（新田八朗）はい、それは評価をしております。

ただ、先ほど一例として申し上げましたが、例えば運賃の値上げという形で利用者が負担をすることもあるでしょう。それから、今回、私ども自治体も少なからずの金額を支援するわけでありまして。なので、私も企業の経営者でしたから、株主さんというのはとても

大切なものです。もともと会社をつくる資本金を出してくれた方々ですから、それは大切なので十分にそれにも報いることは私企業として当然のことだと思いますが、このように利用者もかなり負担が増える、それから我々自治体も応援をする、そうすると、株主さんもやっぱり一定の負担は、さらに言えば不利益を被ることもあってしかるべきじゃないかと思います。

その中身は、そこまで我々は分かりません、はっきり言って。制度は分かります。例えば100株以上の株主さんには回数券が1枚出るとか、1万5,000株以上の方には70枚出るとか、そういったルールは把握をしておりますが、それが地鉄さんの経営に対してどれぐらいの金銭的負担になっているのかということは、それは分かりません。それは……

〔「大事な議論するとき、そんな曖昧なことを根拠にした
答弁は、知事、ちょっとフェアじゃないよ。」と呼ぶ者あり〕

○知事（新田八朗）いや、それは会社内の話ですから、ここで対話しているわけにもいきませんが、もしこういったことを私どもが言ったとすれば、つまびらかになるのかもしれませんが。金額については、それからの話だというふうに思います。

在り方検討会は、先ほども申し上げましたが、富山市さんがリーダーシップをとって始められた、沿線7市町村で始められた会合です。その途中からですが、私どもが参画をしているところでもあります。なので、私は有識者という立場で参加をしておりますが、今後、リーダーシップを取ってこられた、そして今もとおられる富山市さんと、物事をしっかりとすり合わせながら進めていけれ

ばというふうに思っております。

これも先ほど申し上げましたが、在り方検討会の中で、再構築について、言わば城端線・氷見線で適用して認定を受けました再構築実施計画などを話し合ってはどうかという話は、私が出た会合では、再構築について今は議論する段階ではないという御意見も市長さんから出ました。みなし上下分離方式などの、いわゆる事業構造の変更の前にやるべきことがまだあるんじゃないかという議論をしています。

それは何かというと、沿線の住民や関係者の声を丁寧にもっと聞いて、地域の皆さんが必要とされるサービスレベルはどのようなものなのか、これを、住民の皆様が一番近い各市町村という自治体がかかりと聞いていく、地鉄さんと一緒にそういうことを聞いていく。その上で、今どういったやるべきことがあるのか、できることがあるのか、そこら辺をはっきりさせていくのが今の在り方検討会の会合の中身であります。

そのいつか先のほうに、事業構造の変換、すなわち城端線・氷見線で話合いの結論として出た、ああいうような再構築の実施の計画という話になるのかもしれませんが。今の段階はその段階ではないということは7市町村長さんとの合意事項であると私は理解をしております。

以上です。

〔「オブザーバーでちゃダメだちゃ。もっと我が事として、
県政……」と呼ぶ者あり〕

○副議長（井上 学）発言中ですから御静粛に願います。

○知事（新田八朗）私どもの知見としては、城端線・氷見線の再構築

の計画策定の中で、いろいろなことに取り組んできたということがあります。それはかなり応用できる話だと思いますが、ただ、違いがあるとすれば、地鉄さんの場合、とても駅の数が多いですね。なので、その駅全てについてのまちづくりということを考えていくのは、なかなか大変なことではあるというふうには理解をしておりますが、それでも、やっぱり鉄路と沿線住民の皆さんのまちづくりというものは、これは密接不離のものだということ、そのように私も考えておりますので、そこの話をまず、するべきだというのが私どもの立場です。

以上です。

〔「議長、再々質問させてください」、「議長」と呼ぶ者あり〕

○副議長（井上 学）以上で菅沢議員の質問は終了いたしました。