

午後 3 時 10 分開議

米 原 蕃 委 員 の 質 疑 及 び 答 弁

武田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

米原委員。あなたの持ち時間は60分であります。

米原委員 先ほど藤井委員から私はアンカーだという話でしたが、私はバンカーでございますので、どうぞ最後までしっかりとお務めさせていただきたいと思います。

知事をはじめ、関係部局長にも幾つか地方創生のことについてお尋ねさせていただきたいと思います。先ほど大門委員からも地方創生の話がございましたが、少しダブるようなところもあるかもしれませんが、御理解いただきたいと思います。

10年前に地方創生の取組がスタートいたしまして、「まち・ひと・しごと創生法」の制定、政府関係機関の地方移転や地方創生の交付金によって、全国各地で地方創生の取組が行われたわけではありますが、結果として人口減少だけあるとか、それから関東への一極集中の流れには歯止めがかかっていないのであります。

新春の富山新聞の記事の鼎談によりますと、ちょうど知事が上京されて石破総理と懇談をされました。これは橘官房副長官がお世話くださったんだと思いますけれども、3人で地方の様々なことについていろいろと議論されておられましたので、とてもいい機会をつくっていただいたなと思って、大変うれしく思った次第であります。

石破総理は「楽しい日本」だと、その実現に向けて地方創生2.0を推進するとしておられます。今、新田知事におかれましては、2期目を迎え、この地方創生のトップランナーとして、ワクワクする富山県の未来像を県民に具体的に示して、若者や女性に選ばれる富山県の創造に県民一丸となって取り組んでほ

しいと、私は思うのでありますけれども、今後の取組の意気込みをひとつ伺っておきたいと思います。

新田知事 おっしゃるように、年末に石破茂総理、そして橘慶一郎官房副長官と３人でお話をする機会がありました。総理から、自ら初代の地方創生担当大臣として安倍総理の下で初代の担当だったけれども、はっきり言ってうまくいかなかったと、本当に虚心坦懐にそういう反省の弁を述べられて、その代わり、今回総理として2.0、全くまた新しい地方創生を進めるんだという、そんな意気込みを伺ったところでございます。直接そんなお話を聞いたので、これはやはり地方の一員として受け止めなくてはならないと思って帰ってきたところでございます。

地方創生の取組が始まってから10年たったのですが、今委員がおっしゃったように、地方の人口減少、東京、千葉、埼玉、神奈川以外はみんな減っているわけです。一方で、東京圏へどんどん人が流れ込んでいくということ、そして地方では、ただ減るだけではなくて、想定よりもさらに早く人口減少が進んでいるという大変深刻な状況にあると認識をしております。

こうしたことを踏まえまして、昨年４月に富山県人口未来構想本部を立ち上げて、本当に精力的に議論を重ねました。そして、直ちに取り組むべきことは、今提案しております令和７年度の新年度予算案に盛り込ませていただきました。そして、人口未来構想を取りまとめまして、人口減少対策として、まずは社会減、特に若年層の社会減をまずプラスマイナスゼロにしようではないか、そんなところから目指していきたいと思います。それから、さりながら人口が減る中で、それにどう適応していくのか、こんなことも併せて取り組んでいきたいと考えております。それらを現在策定を進めている新しい総合計画の議論の中で進めていきたいと考えております。

新しい総合計画の議論を始める最初の会で、３つの視点を申

し上げました。1つ目は、まさにワクワクする富山県です。2つ目が持続可能でしなやかな富山県、そして3つ目がみんなで創る富山県、この3つの視点で総合計画審議会委員の皆さんに御議論いただきたいをお願いをしました。

特に、最初に上げたワクワクする富山県の未来像を具体的に示すことは、若者や女性に選ばれる富山県の創造に最も重要な視点であると考えております。委員が御指摘されるように、それをこの総合計画の中で分かりやすくお示しできればと思います。それがまさに国の地方創生2.0富山県版につながっていくのだと思います。

富山県から新しい日本を創生する、そのような気概を持って、皆さんと共に取り組んでいきたいと考えております。

米原委員 石破総理は、10年前に地方創生大臣、その前は確か防衛庁長官もされましたし、それから農林水産大臣も経験をされました。さらには政調会長もされておられましたので、その頃から石破さんとは随分いろいろな御縁があったわけです。10年前に石破さんが初めて地方創生大臣になられたものですから、これはもうしめたものだと思って、部屋に何度も訪問して、いろいろな地方のことを語り合ったことがございます。そして総理になられたわけでありますけれども、ここ二、三日前からまたちょっと雲行きがおかしくなっているものですから、ちょっと心配ではありますが、何とか頑張っていたいただきたいと思います。

さて、知事は今いろいろと、この「ワクワクする富山県」の様々な課題についてお話をされましたけれども、さきの鼎談でいろいろと検討されているのは、防災庁を設置したいということで、今いろいろと取り組んでいらっしゃるということでもあります。日本中が、地方創生となりますと、それぞれ皆さん何か地方でできないかということで、いろいろなことを考えられる

と思うのですけれども、富山県で防災庁と単独でいっても、果たしてそれが受け入れられるかどうかという、私はなかなか難しいのではないかと感じるわけです。

できれば、北陸3県が協議して、富山と石川、福井というのは、新幹線のことであるとか、昨今の災害のことがあったり、知事はルーツは石川県であったり、あるいはまた馳さんのルーツは富山県にあったり、そんな関係もあって、G7の関係だとかいろんなことで連携してやってきたということからいたしますと、単独よりもやはり連携をしながら事を進めていくと。そういう中で、これだったら、日本のど真ん中の北陸であれば、なるほどそうだと、全国でそう御理解していただけるというような考え方も私は必要ではないかと思うのです。できれば福井県の杉本知事も併せて、北陸3県が力を合わせて、政府関係機関の設置・移転に向けて日本海側における優位性といったものを示していくことも私は一つの考えでないかと思うのですが、いかがですか。

新田知事 先ほどお話しした12月に対談をする前に、首相官邸で政府主催の全国知事会がありました。その場で石破総理から、もう一回中央省庁の地方移転をやってみたいと。ついては、どんどん提案してくれという話がありました。知事が40人ぐらい出席していましたので、みんな聞いていた話です。でも、多分うちが真っ先に持っていったと思います、そういうチャンスがあったものですから。

この地方移転ですけれども、国と県双方にメリットがあるように取り組んでいくことが重要だと思います。本県では、地理的な強みや地域資源、産業事情も踏まえて、防災庁はじめ4つの政府関係機関の本県の移転・設置が、富山県のためだけではなくて国のためにもなるのですよということを石破総理、また御担当になられる伊東良孝地方創生担当大臣に提案するなど、

今積極的に活動しているところでございます。

防災庁については特に優先順位が一番と思っておりますが、本県以外の自治体も誘致に関心を持っていることは承知しております。本県は地理的な優位性、充実した交通インフラ、また災害対応の司令塔機関に必要な拠点性が高いと自負をしております。

また、昨年経験した能登半島地震では、被災県でありながらお隣の石川県を支援するという、その両方の立場も経験をして、今もしております。また、有形無形のこれまでの蓄積もあります。交通の便もよろしい、日本海の真ん中、様々な優位点はあると考えております。

現在、県庁内に、政府関係機関の地方移転に関するタスクフォースと4つの政府関係機関ごとに設けた検討チームをつくりました。そこで精力的に議論をしているところであります。議論だけじゃなくて、実際にどんどん外に出向いて行って、いろいろな活動も始めているところでございます。

国の機関としての機能の確保、また地方創生上の効果などを整理して、戦略的な誘致活動の展開をさらにしていきたいと思っております。その際に、今後の国における議論や要望活動の状況を十分踏まえて、委員から、今御提案いただきました北陸3県で連携したらどうなるのか、そんな誘致活動についても、3県それぞれメリットがあるということ、ウィン・ウィン・ウィンになるようなことであれば、石川、福井両県の考えもお伺いをして対応を考えたいと思っております。

米原委員 いろいろあったものですから、1月に石川県の馳知事に激励かたがたお見舞いに伺いまして。そのときにお話があったのは、東京のアンテナショップを今度大阪にもつくられましたね、HOKURIKU+ということで。これは極めて有効な政策といいますか対策であったと非常に喜んでおられました。

やはり北陸は、新幹線をつないできてからちょうど1年になったわけですがけれども、本当にプラスワンというか、まさに北陸3県が何か形になってきたなと僕は感じましたし、今おっしゃるように、3県で何か協力して進めていくこともぜひ考えてみていただきたい、このように思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、お尋ねをしたいと思います。

長きにわたりまして御指導を賜ってまいりました元衆議院議長綿貫先生でありますとか、あるいは元総理の森喜朗先生、この共通点は、地方の時代になって地方創生を図るために、北陸新幹線の建設でありますとか、あるいは高速道路網の整備によって産業を発展させて、働く場、生活の場を生み出すことであつたと、私はそのように思っています。

これからの地方には、地方に合った産業の振興策の推進によって人口減少を抑制し、持続可能な社会形成を目指すことが求めているのではないかと実は思います。

そこで、商工労働部長にお尋ねしたいのでありますが、東京一極集中を是正して地方創生を推進するために、企業のDXの推進による働き方改革でありますとか、産学官の連携強化でありますとか、居住だとか、子育てであるとか、福祉環境の充実でありますとか、各種支援の制度などをPRをして、企業誘致による働く場の創出と雇用の増加に努めるべきだと思いますが、商工労働部長の所見を伺っておきたいと思います。

山室商工労働部長 企業誘致は雇用の創出と地域経済の活性化を図る上で極めて重要な施策であり、東京一極集中の是正及び地方創生の推進に不可欠であると認識しております。

本県ではこれまで、地方拠点強化税制の活用、IT・オフィス系企業立地助成金、企業立地助成制度における「とやまホンシャ引っ越し応援特別枠」の創設など多様な支援策を講じ、県

内への企業移転を促進してまいりました。その結果、県外からの転勤者を伴う企業移転の事例も出てきております。

また、本年１月には東京、２月には名古屋で企業立地セミナーを開催しまして、優れた交通アクセス、恵まれた水資源、日本海側屈指の工業集積、居住・子育て・福祉環境の充実、ＤＸ人材育成、産学官連携による技術開発、各種支援制度の整備など、本県の強みを積極的に発信してまいりました。

さらに新年度には企業誘致推進会議を設置し、成長産業分野の振興を図るとともに、若者や女性にとって魅力的な企業の誘致を推進することで持続可能な地域社会の形成に資する雇用の拡大に努めてまいります。

今ほど委員から御指摘いただきました、両先生をはじめ富山の諸先輩方が北陸新幹線建設や高速交通網の整備を推進されて、産業発展と雇用創出を図られたように、本県に合った産業振興策を強力に推し進め、人口減少の抑制と持続可能な地域社会の実現に全力を尽くしてまいる所存でございます。

米原委員 ぜひもう一つ、このことでどうしても知事はじめ皆さんにひとつこのことを、お話を伺ったことを少し皆さんに御披露したいと思います。北陸新幹線開業を間近にしたときに、ＹＫＫの会長でありました吉田忠裕氏といろいろな会話をすることがございました。

どういう話をされたかということ、ＹＫＫは世界の七十数か国に拠点があると。これらのほとんどの工場は地方にある。地方を軸にして工場を建てて、社員を採用して、働いていただき、マイホームを建てて、そして家族にとって幸せな家庭生活を送ることができるような、そういう企業努力をしているのだということを実はおっしゃったわけです。弊社はこの富山県の黒部が地元なんだ、ここが発祥地なんだと。この発祥地の富山県の黒部を何としても世界に発信できるような、これからその総本

山としての役割を果たしていきたいんだと、こんなふうに実はおっしゃいました。

私は、これはとても含蓄のある話であったし、とても感動しました。企業というのはやはりそういう形で進めていくというのは、これはまさしく経営としての一番の醍醐味だと思いました。

もう一つの事例を申し上げますと、小松製作所、今のコマツの発祥地は石川県の小松です。実は当時は富山県御出身の河合良成さんが社長をされたというときもあったわけですが、私は森先生から御紹介いただいて二、三回お目にかかったことがあります。坂根さんという会長、御存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、坂根さんのときに、この北陸の中に、コマツの企業がたくさんあったけれども、いつの間にか十数年の間に関東のほうにみんな工場がシフトしてしまっているということに気がついた。そのときに、果たしてそこで生活する人たちが本当に子育てができるのか、環境のいいところで仕事ができるかということそうではないと。地方にやはり工場をしっかりと整備して、そこで生活がちゃんとできるように、そしてそこで子育てができるようにと。関東周辺のコマツでは出生率は0.8か9人となかなか難しいが、北陸は1.8から9人。彼からすると、こっちのほうはるかに会社にとってもすばらしいと。こういうことをおっしゃって、坂根さんが中心になって実はシフトされた時期があるんですよ。これで今日の小松製作所が、いわゆる金沢、小松を中心とした企業に変わってきたわけです。

もう一つネックになったのは、これも皆さんにお話ししておきますけれども、ブルドーザーを造ったら輸出せないかん、そのブルドーザーを今まで北陸で造って、どこかいろんな港に持っていけないかんわけです。小松で造れば、どこへ持っていくかというと金沢へ持っていかなあかん、金沢港あるいは富山港

へ。ところが、大きな船が入るところがなかったそうです。岸壁に大きな船が入れないということで、当時、石川県や国会の皆さんと話をされて、石川県に輸出できるような港を造ろうということで造っていただいて、今、金沢から世界に輸出されている港が東港にできました。また、大型客船がそこに入っているわけですね。そういうことで相乗効果が出てきたわけですよ。これも一つの私は考え方ではないかと思うので。

富山県の機能について、今部長からいろいろおっしゃったけれども、やはりたくさんいいところがあるわけで、これをもっともっとうまく富山県のよさを全国に発信できるように。地元の企業の人たちにもそういった点を、富山のすばらしさをしっかりと理解していただいて、ここを拠点にもっと力を発揮していただけるような指導をぜひひとつまたPRをしていただきたいと思いますのですが、どうですか。

山室商工労働部長 今ほど委員からおっしゃっていただいたとおり、富山には大変魅力ある立地環境がございますので、それをしっかり県民の皆様方にも御理解いただくとともに、積極的な発信に進めてまいりたいと考えております。

米原委員 次に、もう一つこれに関係したことで山室商工労働部長に伺っておきたいと思います。物流業界でありますけれども、ドライバーの時間外労働の規制強化によって人手不足でありますとか、昨今は燃料高騰によって大変な影響も出ているわけでありまして、大変厳しい環境にあることはもう御承知だと思います。

こうした中であって、先般、日本郵便がトナミホールディングスの買収を発表されました。日本海側随一のものづくりの県であります本県においては、全国各地に製品を輸送する運輸・物流事業の役割、これは大変大きなものがあるわけです。本県産業の振興の面から見ても、物流事業者の生産性向上や船舶あ

るいは鉄道輸送の活用などによってモーダルシフトを進めるべきだと私は思います、総合的に。そういった点、どのように考えられますか。

山室商工労働部長 近年、物流業界を取り巻く環境は一層厳しさを増しておりまして、特に2024年問題として、時間外労働規制の適用や燃料費の高騰といった課題は、物流事業者にとって深刻な影響を及ぼしているところでございます。

本県は日本海側随一のものづくり県として、物流が産業全体の基盤を支える重要な役割を果たしているということを強く認識しておりまして、その振興は県産業の発展に不可欠であると考えております。

こうした状況を踏まえて、県では物流効率化への支援を積極的に進めております。具体的には、2024年問題への対応として、パレットや配車システムへの導入支援を行うとともに、運輸支局や県トラック協会と連携しまして、荷主への協力要請や共同配送などを紹介するセミナーを実施しております。また、伏木富山港を活用したモーダルシフトの推進につきましては、トラックから船舶への切替事例の紹介などを通じて物流の効率化を図る取組を展開しております。

さらに国の物流効率化支援策の周知や、県トラック協会の輸送サービス改善への助成、伏木富山港を活用しましたフィーダー航路利用の支援拡充などを通じて、物流業界の生産性向上を引き続き支援してまいります。

物流は、業界のみならず、県民生活にも深く関わる重要な課題でございまして、荷主から最終消費者、一般県民まで広く課題を共有して、国とも連携して、物流業界の持続的な発展に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

米原委員 部長、それともう一つ御理解いただきたいのは、富山県は今日、今皆さんいろいろと公共交通関係等々、後ほどまた

富山地方鉄道とか鉄道の関係の話をいたしますけれども、富山県の鉄軌道というネットワークは、多分私は全国で一番隅々まで網羅されているなと思います。

かつて富山から岩瀬へ行く富山港線も貨車が走っていましたし、城端線も走っていました。氷見線も走っていました。北陸線も走っているんです。私は、ある国会議員に聞いたんですが、この夜の貨車は絶対になくなると。必ずこれから乗務員が不足する時代が来るが、貨車を使ってこれからも夜いろいろと運ぶような環境をしっかりと守っていくべきだということをしっかり考えとけよとおっしゃった国会議員がおられました。何十年前の話ですが、今考えてみれば、よくそういう先見性のあることを言えたなと。

これから、新幹線などは日中どんどん人を乗せて走りますが、夜中の高速道路とか貨車といった貨物の主要な輸送手段と連携しながら、都会のほうで発信する。これ、富山県は一番恵まれたネットワークがあると思いますので、そういった点もしっかりとまたこの計画の中に入れて、鉄道をしっかりと生かすようなことを考えていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、田中地方創生局長にお伺いしたいと思うのですが、本県はガラスや薬、ロボット、ファスナー、アルミ、豊かな自然と文化、育まれた産業が発展をしているわけですが、富山でしかできない体験、例えば楽しいとか、おいしいとか、きれいになれるとか、きれいに写せるとか、あるいは自慢発信したいと感じられるようなコンテンツの充実があまりうまくないと私は実は思っています。

時間がたてばだんだん良さが分かってくるのですが、時間がたった頃には皆さん離れていってしまうわけで、もうちょっとしっかりと皆様にPRできるようなことを私は考えてい

くべきではないかと思います。特に女性や若者、家族連れの皆様に強力に推進してほしい、こんなふうに思うのでありますが、本県のものづくりの際の強み、特色を、インバウンドはもとより、女性、若者の観光誘客に生かすために、受入体制の整備や体験型コンテンツの充実など産業観光を一層推進していただけないかと考えますが、所見を伺っておきたいと思います。

田中地方創生局長 産業観光は、本県のものづくり産業の強みや特色を国内外からの観光誘客に生かすことができる重要な取組であると認識しております。このため県では、YKK、先ほど御紹介もありましたが、昨年はYKK APの技術の歩みを展示した技術館がオープンされていますが、こうしたYKKさんや、北陸コカ・コーラさん、若鶴酒造の工場見学、また砺波の組子細工や井波彫刻といった伝統工芸の制作体験など、富山ならではの多彩で魅力的な体験型コンテンツを、県の商工会議所連合会の富山産業観光図鑑や県の公式観光サイト「とやま観光ナビ」、海外での観光プロモーションなどで積極的にPRしてきたところでございます。

観光ナビの産業観光記事の閲覧状況を分析いたしますと、20代後半から30代前半のアクセス数が多く、産業観光は若者に訴求できるコンテンツであると認識しております。

また、産業観光に限らず、豊かな色彩を持っていてかわいいという視点からのマーケティングが重要と考えておりまして、市町村や観光協会を対象に、こうした視点を踏まえた来訪者の満足度を高める観光商品やサービスの造成の支援を検討しております。

また、こうした観点も踏まえて、関係の企業や商工団体等と連携し、女性や若者、家族連れが発信したいと感じられるコンテンツの磨き上げや、受入体制の整備を支援してまいりたいと考えております。

英国での観光プロモーションにおきましても、伝統文化の体験は非常に高評価を得ておりまして、海外メディアの来県やインバウンドの増加につながっております。新年度強化する欧米豪からの誘客やデジタルでの情報発信により、インバウンドや女性、若者などに魅力を届け、産業観光の一層の推進に取り組んでまいりたいと考えております。

米原委員 それこそ、今からもう20年ほど前でしょうか、J R 東海の須田寛さん——社長、会長をされた方で、知事は御存じだと思っんですけれども——、にお目にかかったことがありまして、その当時から、これからの時代は産業観光に力を入れなさいということをおっしゃったことがございました。富山県は特にものづくりでしょ？このものづくりをもっともっとPRして、そこからいろいろな輪が広がっていくようにするのがいいですよ、こういったことをおっしゃったことを今また思い出したわけです。

ぜひそういったことをしっかりまたこれから広げていただいて、まだまだ富山のよさがたくさんあるんですが、時間が十分でないのか分かりませんが、どうもその辺がちょっと弱いというところが大変気がかりでございますので、ぜひまた精いっぱい取り組んでいただきたいと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

では次に、富山地方鉄道の在り方についてお尋ねをさせていただきます。

今議会、非常にたくさんの議員から富山地方鉄道のことについて、先ほど藤井委員からも話がありましたように、もう十何人ですか、皆さん御質問されました。

この議会が始まる前に、「富山県内の鉄道ネットワークの在り方に関する中間提言」ということで、これは奥野詠子委員が座長をしていらっしゃるわけで、先般新田知事にこの書面を出

させていただいたと思います。ここに至るまで、それこそ私も議員の人たちは、相当の時間をかけて全国各地を視察して、いろんなところを勉強してきたわけで、その集大成としてお出しをしたわけです。

いよいよ佳境に入ってきたといいますか、こういう中で、今後しっかりとこの基を詰めていかねばならないという中で、今幾つかの問題を私のほうからもひとつお話をさせていただきたいと思います。

我々議員として、これまで北海道、東北、新潟、長野、福井、石川、滋賀県、四国、全国の各様な事例を視察いたしました。地域公共交通対策特別委員会などにおいて、本県においても、これから本県にとってふさわしい在り方の検討を重ねてまいりました。

東日本大震災で甚大な被害を受けた宮城県のＪＲ気仙沼線も視察をしてまいりましたし、大船渡線の復旧の手段も導入された場所も見てまいりました。そこでＢＲＴを視察し、大変これはすばらしい発想だなと。できればこういった考えを富山県でもうまく導入できないものだろうかとのとき思って、大変感銘を受けました。こうしたことも大変勉強になりました。

全国で様々な事例を見てきましたけれども、滋賀県の近江鉄道の再生の取組が参考になると私は感じました。滋賀県では、住民へのアンケートの調査、クロスセクターの効果の分析、バスやＬＲＴなどの転換の試算を行い、その結果を住民に示して議論を積み重ねて、その上で地域住民の意識醸成を図り、全線存続を合意し、そして今年から上下分離方式での運営がスタートしているわけであります。

富山地方鉄道の在り方について中長期的に考えても、まずは沿線の住民や企業の意向を把握し、富山地方鉄道の必要性や価値、効果を明確にし、そのことによって県民の関心を高めるこ

とが必要ではないかと思います。ここに来るまで、田中交通局長と何度も勉強会をして、これまでもいろんなことをやりましたし、あらゆる機会を通じて大変な御苦勞いただいていたことも承知しています。

そういう中で、今申し上げたことについてどんな考えを今お持ちなのか、ひとつ伺いしたいと思います。

田中交通政策局長 今の委員から御説明、視察のお話などもありましたけれども、私も交通政策局長に就いて、今３年目ですが、地域交通戦略策定に当たりまして、何度も議論しましたし、また自民党の委員の方とプロジェクトチームの第１期のときから私もいろいろ意見交換させてもらっておりますので、県民の関心を高めるとか、方法については全くそのとおりだと思っています。

それで、御紹介ありましたが、今定例会で多くの質疑がありまして、その内容についても、委員も御存じですが、連日、新聞紙面でかなり大きく報道されております。こうしたことも、県民の皆さんも多分新聞を見られる機会も多いと思うので、いろんな意味で、富山地方鉄道の対応を今後どうするかといったところで県民の意識は高まっていると私は思っています。

委員から、近江鉄道の話がありましたが、私は当時、米原委員から近江鉄道の話など、いろいろお聞きしているので、そういういろんな意味での重要性を県の地域交通戦略に反映いたしました。

具体的に申し上げますと、地域交通は、これまでは交通弱者のセーフティーネットみたいなイメージだったのですが、鉄道そのものが、地域の観光や商業、子育て、教育など様々な分野の振興を移動の面から支え、それだけではなくて、人と人との交流も生み出し、生き生きと暮らせる魅力的なまちづくりにもつながる装置でもあるという、そういうサービスであると

いうところも盛り込んだところであります。

したがいまして、今、県議会での質疑に合わせまして、先ほど藤井委員の答弁でも申し上げましたが、富山市はじめ滑川市、黒部市、立山町など市町村議会でも市民の生活の暮らしの足を支える役割としての議論がいろいろ進んでいると私は認識しております。今後、分科会では県も参加いたしますので、議論がさらに進むように努力していきたいと思っております。

米原委員 北陸新幹線が開業間近になってきた、もう10年余り前になりますけれども、富山県の鉄軌道がどうあるべきなのかということから、それこそいろいろとあちこち回ってまいりましたことは今申し上げたとおりであります。

さらに、当時、富山市が富山港線のライトレール化を進めたいということで準備に入っておられました。さらに、北陸新幹線の開業に伴うＪＲ北陸線の在来線をあいの風とやま鉄道に移管するという考え方も随分議論をしてまいりました。そして立派な運営を今していただいているわけです。

それから、最近では、ＪＲ城端線・氷見線のあいの風鉄道への移管についても今検討いただいております、いろいろなことで今日までこの地域鉄道について、経営移管も含めて、難題についても幾つか乗り越えてきたという背景があるわけです。それぞれ困難があったけれども、沿線市町村の努力も、あるいは県の田中局長をはじめとして多くの皆さんが大変御苦労されて、ようやくこの持続可能な形に収まってきたのではないかなと実は思っているわけです。

特に私は、森前富山市長が成し遂げられた公共交通を軸としたコンパクトシティという政策とライトレールの成功例は全国からも大変注目されるものとなったわけです。私としても、このライトレールの成功事例をぜひ地鉄の再編にも生かしていただきたい、こんなふうにかねがねずっと思っているわけです。

ライトレール、あいの風とやま鉄道、城端線・氷見線、そしてそれに関して、これから利用者が増加していただくために増便を図ったり、駅を増やしたりと、利用者の利便性の向上、工夫を図っていくということも、これもまたこれから大きな役割を果たしていかなければならないということになるんだと思います。

その状況の中で、富山地方鉄道は、今日までずっと、時間がたってきましたけども、正直申し上げて、残念ながら将来に向けたビジョンを示すことも私にはあまり感じられませんでした。十分な経営改善も図れていないということからして、私の方から、何回か委員会もあったし、いろいろなことを申し上げましたが、何かしたら支援をしましょう、支援をしましょうという話。そうではなくて、自分たちの考え方をしっかり持ち寄って、その上で、ここはこうやったから、ここは足りないからこうだという話じゃなくて、初めから予算が赤字になったら手放さなければという話はいかななものかということも、ここでも大きな声を出して私は申し上げたのであります。

それに対していろいろな方から、地方鉄道写真愛好家から、困っとるがだから支援してあげたらどうですかなんてことをおっしゃる方もおられました。そうじゃない、それはこっちが聞きたいくらいですよ。それぐらいの厳しい状況というものをもっとやはり真剣に受け止めてやっていかないとかなかなかいけないんじゃないか。そのツケが、言葉は悪いですけども、結果が今日5期連続赤字になってしまったのではないか。

ただ放っておいたとは思いませんが、改善が十分ではなかったのではないか。私は、経営上問題があるのではないかと思います。それについて局長は今どのようにお感じでしょうか。

田中交通政策局長 今定例会でも、富山地方鉄道に対する経営努力の御質問がございました。これに対して私からも答弁申し上げたのですけれども、県は株主でもありますので、毎年株主総

会に参加しております。それで、実際経営の状況は、鉄道事業は赤字の継続、続いておりますが、富山地方鉄道全体で見た場合は、令和２年度を除き黒字決算ということもありました。

したがって、株主として企業の経営がどうかこうかという話はなかったのですけれども、ただそこに至るまでには、やはり富山地方鉄道も資産を売却されるなど努力された面もありますし、我々のほうも国の財源を活用して、新型コロナ対策の交付金を利用して、それで何とか運行を継続するために支援をしたと。それが全部重なった形になって、過去10年間のうち赤字が一度だったと、そのように認識しております。

米原委員 批判だけではこれはどうにもならないわけですが、私から、以前に委員会で申し上げたかもしれませんが、今の会社の現状というのはなかなか大変だと思います。この間も皆さんのいろいろな意見の中で、蔵堀副知事が地鉄の役員でいらっしゃるので、知事からも株主に大変御気遣いをいただいておりますが、そうではなくて、経営そのものの状況からすれば、しっかりと経営をどう立て直していくのかということこれから役員会でも話をしていただきたいということも、何人かの委員からもそういう話があったかと思います。

私は、先ほど申し上げた、例えばあいの風とやま鉄道が北陸線の運営を継承する、あるいは富山市のライトレールをまちのコンパクトシティーでもって運営された、今度城端線・氷見線のことあいの風とやま鉄道でひとつ考えていただこうということで検討しているということからすると、ばらばらではいけないので、私はあいの風とやま鉄道に、大変恐縮でありますけれども、今の富山地方鉄道の分の経営について、ここも必要になって、富山県はコンパクトな県でありますので、２つ、３つということではなくて、もっと具体的なことを整理して、経営もできれば統一するというふうに考えられてもいいのではない

かなと思うわけで、これについては、蔵堀副知事、また時間があつたらゆっくり話しますけれども、今日はあなたにそういう役割があるということもしっかり受け止めておいていただきたいと思います。

それからまた、立山線の一部は立山黒部貫光に移すとか、そうしたこともいろいろとこれから市町村の皆さん、そして、やはりあいの風とやま鉄道の関係の皆さんともよく話をされて、これについてはやはり放っておけないので、何とかまとめていくことが必要不可欠でありますので、ぜひそういったことも考えて積極的に取り組んでいただきたいと思います。

それからもう一つ申し上げますと、地域交通戦略会議の中で、関西大学の宇都宮先生がおっしゃっておられるのですが、できれば県が一步も二歩も前に出て議論を指導していただいて、大いに皆さんで議論して、富山県のウェルビーイングにつながっていくような考え方をされたらどうですかというようなことも、いろいろと御指導いただいていると聞いているのですが、その辺はどうなのですか。

田中交通政策局長 委員から今御紹介ありましたが、富山県は全市町村に鉄道駅があるということで、これは富山県だけの特徴であります。

そういったことに加えて、御紹介ありましたが、森前富山市長が富山ライトレールをプロジェクトとして、リーダーシップを発揮されまして実現されたと。委員からも御紹介ありましたが、私もよく聞くのですが、県外から我々のところにいろいろと打合せに来られたり、視察に来られる際にも、新幹線駅を降りるとすぐライトレールがありますということで、すごい画期的な取組ということで高い評価をいただいています。

ほかにも、新幹線の並行在来線のものは国のプロジェクトなのでルールですけれども、先般私も携わりました、城端・氷見

線のＪＲ西日本への事業の再編、再構築で、全国で第１号ということで、そういう面言いますと、本当に富山県は鉄道事業の、いろいろな意味でかなり先に進んだ県であろうかと思っています。

したがいまして、富山地方鉄道の場合も、身近に苦勞をして取り組まれた、または今取り組んでいるプロジェクトもありますので、大いにそういうものも参考にさせていただいて、少しでもいい路線になるように取り組んでいただきたいと思います。我々も、今後、分科会での議論がいろいろ進んでいきますが、その両方の分科会に私どもも入りますので、そういう経験も生かしながらまた進めてまいりたいと思います。

米原委員 大変でしょうが、ぜひひとつ富山県のために、ウェルビーイングに結びつくように御努力いただきたいと思います。よろしくお願いします。

最後に、北陸新幹線のことについてお尋ねしたいと思います。

国が昨年８月からいろいろと具体的なことを語り始めたわけですが、この内容を聞きますと、小浜・京都のこの事業について、当初私どもが伺ったのは、建設費が２兆２,０００億円ぐらいだった。それが何と、この概算、今度発表されたものは２倍以上の５兆３,０００億円のプランだということでありました。ちょっとぴんときませんね、あまりにも大き過ぎて。工期も最長２８年に延びるという試算を示されました。

一方、私は米原（よねはら）でありますけれども、米原（まいばら）ルートの話がずっと新聞に載って、何か米原、米原と書かれるものですから、いつもどきどきするのですが。ともかく、たまたまそういう御縁があったかもしれません。私は米原（まいばら）ではなくて米原（よねはら）でございますが。

それで、この米原ルートについては、森喜朗元総理がずっと以前からこの米原ルートのことをおっしゃっておられました。

そこから関空、関西国際空港に入れたほうがいいということも、今からもう15年ぐらい前からずっとおっしゃっておられました。

その当時、福井県の人たちは、なかなか嶺北と嶺南の関係がうまくいってなくて、富山から金沢、福井まではうまくいっていたのですが、敦賀まで行く段階でなかなか話が進まなくて時間がかかってしまったという背景があるように僕は思います。それで時間がかかったと。

福井県知事になれば、小浜は原子力発電所が誘致された地域でありますので、やはりそのところのことを皆さん考えなくてはならないということもありました。しかし、先ほどの話では、北陸3県は結果として小浜・京都ルートを選択されたわけですね。

しかし、どれだけたっても京都は絶対に受けられないとはっきり言っていらっしゃるわけです。どれだけ聞いても駄目なんです。今から5兆3,000億円も出して28年といたら、東海道新幹線の代替補完機能どころではないですわ。とてもとてもこれは、あまりにも理解できない今の現状であります。

したがって、石川県も、昨今は何とか大阪まで早くつけたいと、つけるべきだということで、これは馳知事もおっしゃっておられましたし、私の顔も二度、三度だってこともおっしゃっておられました。そこで、何とか今検討しようではないかとおっしゃっておられます。

富山県は、かつては中沖さんの頃から今日至るまで、石井さんまで、ずっとミスター新幹線ということでした。一番大変苦労されたのはミスター新幹線の中沖さんだと思います。新田知事になられてから、私は、この代わりをできれば福井県知事をお願いされて、福井から大阪としっかりと連携をして、一日も早く大阪までつけられるようなバトンタッチをされたらどうですかということを、知事に就任された最初のときに申し上げ

げたつもりです。覚えがあるかどうか知りませんが。

そういうことからすると、我々の気持ちを福井県に代わってもらったんだ、吸収してもらったんだ。だけど、福井県の杉本知事は今、大変なものを引き受けたなというような心境だと私は思うのですよ。だから、そういうときはやはり、富山県も石川県も一緒になって協力してあげなくてはいかんと、僕はそんなふうに思うんです。

この現状について、知事はどんなふうに受け止め、思っているのでしょうか。これは大阪までどうすればいいと思われまつかね。それをお聞きしたいです。

新田知事 おっしゃるように、北陸新幹線建設促進同盟会という会の下に東京都から大阪府まで沿線の都府県が入りまして、ここまで進めてきたわけです。そして、この同盟会ができて以来2021年までは、富山県知事がずっとその会長を務めてまいりました。

多分この経緯は、そもそもが、この北回り新幹線といった頃から、北陸新幹線構想をぶち上げられた方が米原委員の地元である砺波の商工会議所会頭という経緯もあって長く富山県知事が務めてきたのだと理解をしております。

私が知事に就任してしばらく数日のときに、敦賀までの延伸が1年半遅れると、それから2,900億円経費が増嵩するというバッドニュースが飛び込んできました。すぐに石川県知事、福井県知事に集まってもらって、一緒に東京に、与党やあるいは国交省に要望に行きました。こんなことはとても看過できないと、認められないということで。結果、それからいろいろありまして、1年半丸々は縮まりませんでした、1年間に縮まりました。そして、2,900億円の経費の増嵩は地元負担はなしにしようということになりました。

それで、1年遅れるとはいえ、敦賀までのめどがついたので、

米原委員のアドバイスもあり、これからの議論の中心は西に移るんだと、やはり特に大阪、京都に近い福井県が担っていたほうがよいのではないかとということで、杉本知事と語らいまして、2021年の秋にバトンタッチをしたということになります。そして今に至っています。

なので、今は杉本知事を先頭に、地の利もあり、近いので、しょっちゅう杉本会長は関西にも行かれて、北陸新幹線延伸のアピール活動が続けてきておられます。それに呼応して、最近のこの北陸新幹線の会合には、関西広域連合——これは法的にできた自治体の連合ですけれども、関西広域連合の会長も、今は滋賀県知事が会長ですが、必ず出てくれるようになりました。それから関経連、関西経済連合会もほぼ毎回会長が出てくださるようになりました。ようやく、より近い福井からのアプローチによりまして、関西もその気になってきたと私は受け止めております。

やはりここは引き続き、この北陸新幹線促進同盟会の杉本会長を先頭に、石川、富山はもう工事は終わっているわけですがけれども、こちらから後ろからバックアップをしていくと。そして、福井から関経連あるいは関西広域連合で引っ張っていったら、そこにおいての今ネックが京都のことだと思います。京都市あるいは京都府の同意が今のところ得られていない。ただ、不可能だということにはなっていませんので、これをどう、これは多くは国の仕事になるわけですが、国がしかるべき解決策を見つけてくれるか、そんな機運を我々促進同盟会、それから関経連、それから関西広域連合、併せてつくっていく。これが、小浜・京都ルートで完成させ、最後の新大阪までつなぐ上で今できる最大のことだと思っております。

これがもうどうしようもないということになったときに、2016年に議論された、もう一つの案である米原ルートを検討す

ることになるのではないかと思います。ただ、今、予備的に石川県などの国会議員の先生方が勉強会をやっておられるということは承知をしております。これはこれで、石川県の国会議員としてのお立場でそんなことをあらかじめ勉強しておこうということは、これは私は決して悪いことではないんだと思っております。

米原委員 北陸新幹線を語れば、これはもうともかくいろんな歴史があるわけで、紆余曲折があり過ぎた新幹線でありまして、長い長い道のりをたどってきたわけです。

長野まで来ていて、長野から富山まで全然進まない時期もありました。これは、村井さんという知事の後、田中さんという人に代わってそこでストップしてしまった。新潟でまた時間がかかって、ストップしまったと。二転三転してきたわけです。ようやくこの富山まで来て、そして金沢まで行って、福井まで行って、敦賀まで行った。さあ、もう一息だという段階でこういう結果になってしまった。

最近、至るところで災害が起きています。東海道新幹線の代替補完機能というのは一番の大きな国家プロジェクトでありますから、このプロジェクトはやはり、沿線もさることながら、国会の人たちも国のプロジェクトとして進めていくということが一番大事だと私は思います。

この日本列島が、今の地震だとか、いろんな災害でも、あるいはビジネスであっても、どうすれば一番皆さんが効率よく、皆さん喜んでくださるかということを考えたときに、誰が考えてもおのずからやはり答えは出てくるはずです。

そういったことも、沿線の人たちがもう少し胸襟を開いてしっかりと進めていくということが私は大事じゃないかなと思います。西日本の社長もたまたま一時おられましたが、そのことは触れられませんでしたけれども、内心はどうもやはり早く何

とかしなきゃならんという気持ちをお持ちだと思うんだが、今は何かぐちょぐちょぐちょぐちょやっとするものだから、なかなかはっきりしませんが、本当に一日も早くこの問題を解決して大阪までつなぐということを、終わったから関係ないじゃなくて、また富山県からもどんどん、むしろこれからバックアップするという役割をぜひ知事にも果たしていただきたいと、こんなふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

最後に一言決意のほどをお願いします。

新田知事 5月にもまた要望の大会を行います。さっき言ったように、北陸新幹線建設促進同盟会、それから北陸経済連合会、それから沿線の都道府県議会の会長、そして関西広域連合、関西経済連合会、合同で5団体合同での要望を行います。そして大会決議をした後、みんなで、本当に大人数になりますが、国交省に行ったり、政府・与党に行ったりとします。

その要望書をつくるまでに、それも水面下でキャッチボールをしております。もちろん富山県知事が会長の頃は、本県富山県庁が事務局をやっておりました。もういろんなことが来ます。原案をつくっても、そこにまたいろんな御意見が来ます。そして修正、修正。そんなことで最終的に当日の要望決議文にするわけですが、今同じ事務局の役割は福井県庁が担ってくださっています。いろいろな案が送られてきます。それについて私どもの意見もつけて、ここはこう変えてほしい、あるいはこれも盛り込んでほしい、そんなことをやりながら当日の大会の決議に持っていくということでもあります。

とにかく一日も早く新大阪までつなぐということが、誰も違うことはないわけですから、それに向けて今できるベストのことをやるという、そんな決議案にするべく、しっかりと富山県の知事として意見を言っていきたいと思います。

米原委員 富山県のミスター新幹線という人がたくさんおられま

した。そういった方々のおかげで今日まで、北陸新幹線が来てちょうど10年になったわけですが、そこからの10年というのはなかなか遠い10年かもしれませんが、少しでも大阪まで早くつなぐような、そういったミスター新幹線の役割を果たしていただけるように、また私たちも応援いたしますので、お互いに頑張っていきたいと思います。

経済界の人たちも一緒になって頑張っていかないと駄目だと思いますので、まずそのことをしっかり御理解いただきたいと思います。

武田委員長 米原委員の質疑は以上で終了しました。

以上をもって、本委員会の質疑は全て終了しました。

委員各位におかれましては、長時間御苦勞さまでした。

終わりに、本委員会の運営に終始御協力を賜りました議員各位、県当局並びに報道関係の各位に対し深く敬意を表します。

これをもって、令和7年2月定例会の予算特別委員会を閉会いたします。

午後4時07分閉会