

第2回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会・第2回本線部会（議事録）

日 時 令和8年7月21日（月）14:00～16:10

場 所 富山県防災危機管理センター3階研修室

出席者 知事、富山市長、魚津市長、滑川市長、黒部市副市長（市長代理）、舟橋村長、上市町長、立山町長、富山地方鉄道社長、関西大学宇都宮教授、富山大学本田教授、北陸信越運輸局鉄道部長

内 容

1 開会

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ それでは定刻となりましたので、ただいまから、第2回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会及び第2回本線部会を開催させていただきます。開会にあたりまして、本検討会会長の新田知事からご挨拶申し上げます。

2 あいさつ

【会長（新田知事）】

- ・ 本日も熱中症警戒アラートが出る日となりました。そんな中で、第2回、富山地方鉄道鉄道線再構築検討会・第2回本線部会をご案内しましたところ、忙しいところ、繰り合わせていただきまして、ご参加いただきありがとうございます。
- ・ 前回の5月に開催した第1回の本線部会では、3月に示された本線分科会の最終報告について、現場目線で精査を行い、第2回会議で議題にするということにしました。
- ・ この精査につきましては、既に富山地方鉄道から公表済みの路線ごとの収支を対象とする必要がありますので、精査結果は本線だけではなく、立山線、不二越上滝線にも及ぶ部分があることから、本日は再構築検討会と本線部会の合同開催とさせていただきました。ご理解をいただきたいと思います。
- ・ 前回の会議では、専門委員や委員の皆様から、鉄道ネットワークの維持・強化の重要性をはじめ、人口減少への対応、観光振興による地域の活性化、さらには自治体のまちづくりとの連携など、多角的なご意見をいただいたところでございます。
- ・ いずれも富山地方鉄道の再構築を検討する上で重要なポイントと考えております。県としてはこうした意見を踏まえ、地域の将来像を見据えた視点で、県東部地域の活性化、また、持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けて、議論を加速していきたいと考えております。
- ・ 本日はこの会議に先立って開催されました、立山線部会と、不二越上滝線部会からの報告に加えまして、先ほど申しあげた最終報告の精査の結果、また、社会便益についての説明と意見交換を行いたいと思います。皆様には忌憚の

ないご意見をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ はい。ありがとうございます。前回の検討会から新しく委員にご就任いただいた方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。
- ・ 富山地方鉄道株式会社新庄社長でございます。

【委員（富山地方鉄道社長）】

- ・ 新庄です。よろしくお願いいたします。

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ その他、本日ご出席の皆様方のご紹介は、お手元の出席者名簿をご覧いただきたいと思いますが、黒部市さんは市長の代理として、島田副市長さんをご出席です。

3 議事（１）立山線部会及び不二越上滝線部会の報告について

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ それではこの後の議事については、要綱に基づきまして、会長の新田知事にお願いいたします。

【会長（新田知事）】

- ・ はい、次第に基づきまして議事を進めます。議事（１）の部会報告です。まず、立山線部会について、立山町から説明をお願いいたします。

【立山町（瀬本企画政策課長）】

資料１「富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第１回立山線部会」により、先立って開催された立山線部会の結果を報告

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございました。ただいまの立山線部会からの報告について、ご意見あるいはご質問はいかがでしょうか。
- ・ では、特にならなければ、ご了承されたということで進めさせていただきます。次は、不二越上滝線部会について富山市から報告をお願いいたします。

【富山市（高橋活力都市創造部長）】

資料２「富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第１回不二越上滝線部会」により、先立って開催された不二越上滝線部会の結果を報告

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。不二越上滝線部会の報告について、ご意見あるいはご質問いかがでしょうか。
- ・ 特にないようですので、今のご報告の最後のところで、部長さんからありました件ですけれども、今日、不二越上滝線で大きく3つの報告がありました。
- ・ 1つは、沿線まちづくりにおいて必要とされるサービス水準の検討、頻度を上げていきたいと思います、そういったことの説明でありました。
- ・ そして2つ目が施設を整備する、利便性・快適性、あるいは高頻度化に対応するために、あるいは安心・安全輸送の確保のために、施設の整備も必要ですねということでございます。これも皆さんご理解いただけたと思います。
- ・ そして3つ目が、最後にご報告ありました費用負担の考え方ということについてです。この費用負担のことを詰めはじめますと、議論がなかなか先に行かなくなりますので、これについては全体の方向性が固まってきたら、もちろん考えなければならぬと思います。
- ・ 先ほど立山線部会からご報告がありましたように、立山線部会でも今、対象区間を拡張するというそのような報告もありました。
- ・ 今後本線についても、いろんな意見交換をした上で、全体の方向性が決まり、みんなで足並みが揃うようになりましたら、費用負担についても、皆さんとともに考えていきたいと思っておりますので、ご理解いただければと思います。よろしいでしょうか。
- ・ ありがとうございます。それでは、引き続き議事を進めたいと思います。

4 議事（2）富山地方鉄道本線あり方調査事業（最終報告）の精査結果について

【会長（新田知事）】

- ・ 議事の2番目は、富山地方鉄道本線のあり方調査事業、最終報告の精査結果について、事務局から説明をお願いします。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】

資料3-1「富山地方鉄道本線あり方調査事業（最終報告）の精査結果」について説明

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。いろいろご質問などあると思いますが、ご質問やご意見は、次の議題まで説明が終わった後にまとめて時間をお取りしたいと思いますので、ご理解をいただきたいと思います。

5 議事（3）黒部市の市民組織による便益計測について

【会長（新田知事）】

- ・ それでは議事（3）黒部市の市民組織による便益計測について、県の中川地域交通政策監から説明をお願いします。

【事務局（中川地域交通政策監）】

資料 4-1 「黒部市の市民組織による便益計測」に関して」について説明

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。今ほど中川政策監から説明いただきました社会便益について、これはご存じと思いますが、黒部市の民間団体が上市から宇奈月温泉の区間で試算をされたものです。
- ・ 一方、この本線部会では、県東部の広域的な鉄道ネットワークの観点から、電鉄富山から上市も含めた本線の全区間を議論の対象としております。このため、県において、黒部市の民間団体の計算方法に基づき、電鉄富山から宇奈月温泉の社会便益を試算しましたので、これは事務局から説明をお願いします。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】

資料 4-2 「電鉄富山～宇奈月温泉の社会便益（県試算）」について説明

5 意見交換等

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。以上で議事の 2 と 3 まで説明をいたしました。それでは、ここでまず専門委員の 2 人からご意見をいただきたいと思います。宇都宮先生よろしくお願いいたします。

【宇都宮専門委員】

- ・ 関西大学の宇都宮でございます。詳細なご報告を頂きました。今回の精査結果、富山地鉄さんも普段は出ないであろうデータを全面的にオープンにさせていただいて、また、事務局も相当な労力を払って精査をされたということにまずもって、お疲れ様でございますと、そんな気持ちでございます。
- ・ それを踏まえて、非常に重要なメッセージも出ていると思います。先ほどお話がありました通り、昨年の数字ですと、区間が分割して出ている、ここは儲かるところ、ここは儲からないところみたいな印象も出たわけですが、これは私が前から申しあげている通り、鉄道というのはネットワークとして機能して初めて利用者也使うし、その機能も発揮されるわけでありませう。

- ・ 今回も、考えてみれば当たり前のことですが、電鉄富山と上市の間は黒字とのことですが、それは上市より遠くとの往来があることによって収支が支えられているわけであって、その数字を除いたら、この区間ですら収支としては成り立たないわけです。
- ・ つまり、鉄道のネットワークが重要であって、これまでの議論で置き去りになりがちであった点が改めて明らかになったのならば、今回の精査結果は、非常に重要な示唆があったということで、よかったと思います。
- ・ とはいえ、ご覧の通り、収支は取れないわけで、これも繰り返し申しあげている通り、やはり一民間事業者が、これだけのネットワークを維持していくということは、困難であるということも改めて明らかになったわけであります。
- ・ ただこれも、地域交通戦略等々で申しあげてきた通りのことです。だからこそ県は、公共交通を一民間事業者の儲けの手段ではなく、公共サービスとして提供をしていく。そのために、県、沿線自治体、地域住民も含め、投資・参画をすることによって支えていくと、こういう方向になったわけで、今回の精査結果で改めてこのことが裏付けられたのではないかと思います。これがまず全体へのコメントです。
- ・ 今回の結果をもとに、全線のネットワークをしっかりとしたものにしていくことが重要だと改めて感じた次第です。
- ・ それから専門委員として、社会的便益の話が出ていますので、これについてコメントしたいと思います。
- ・ 既に中川先生から丁寧なご説明がありました。ご説明のとおりではありますが、改めて申し上げますと、社会的便益というのは何か1つのデータで決まるものではないということです。国土交通省のマニュアルにも、社会的便益というものは、限られた範囲の限られた過程で、学術的に確立された方法で計測されたものだけが計上されると書いていますので、そういう意味で、ここに出てくる社会的便益が全てではないということを、皆さんにご理解いただきたいと思います。
- ・ 例えば、富山ライトレールがバリアフリー化されました。ただ、バリアフリー化の社会的便益は計算できないわけですね。こういうことを理解した上で、ただし、この黒部市の市民組織としては、先ほど中川先生が説明された通り、非常に丁寧に富山地方鉄道のもたらす便益を示していただいたという意味で、有意義だったと思います。
- ・ その上で、少し私なりにコメントすれば、それでもなかなか数値化できていない。本当はもっと便益があるのではないかと思うところはいくつかあります。時間の限りもあるので2つだけ申しあげると、例えば利用者便益というところで、若年層の「主体的な行動範囲の保証」というのは、数値としては見送られています。

- ・ しかしながら、私は大学の教授をしまして、面接試験なんかもやります。その中で、高校生がやりたい部活ができない。それはなぜかという、部活をやってしまうと、部活が終わった後の公共交通機関がない。そうすると、部活をやらないか、土日にできるスポーツをやって親に送迎してもらうことになります。
- ・ このように、既に若い人たちが、公共交通の利便性によって活動制約を受けている。こういったものは、社会的な便益としては大きいものではないかなと思いますが、なかなか計測できず、今回も見送られています。
- ・ それから、国土交通省のマニュアルにも書いてあるのですが、特に地域鉄道のようなものは、スピードそのものに必ずしも価値があるわけではありません。鉄道自体の存在効果に意義がある。今回、シビックプライドが計測されていますが、私が強調したいのは、心理的安心感（オプション効果）という項目で、ここでの計測は見送りになっています。
- ・ これは確かに計測が難しいのですが、この後、滑川市からご報告があるかもしれませんが、この会議に参加するに先立って滑川市さんのアンケート調査を予習したんですけれども、正直、やっぱりほとんど使っている人がいないと。7割の人が使わない。週に1回以上使っている人は3.2%であると。こういうことなのになぜ残したいのか。
- ・ 理由を見ますと、5割の人は、「自身は利用しないが沿線住民が困ると思う」あるいは「将来の自身や、子どもたちが利用する可能性」が41.5%。これはまさにどういうことかという、普段利用しないけれども、鉄道があることによって子供たちを安心して育てられるであるとか、あるいは自分自身が高齢になって車の免許を返しても、安心して住める土地である。
- ・ 「オプション」というのは金融用語なのですが、選べるということです。株価オプションというのは、株を売りたいときに売れる権利なのですが、この価値というのが、今回のアンケート結果に出ているわけです。
- ・ 使っている、使っていないではなく、こういったオプション効果はこれだけの価値がある。こういったものは、なかなか計測できないんですけれども、社会的便益では大きく、マニュアルでは、可能であれば、仮想的市場評価法を使ってやってみなさいと書いてあります。
- ・ 今回の黒部の結果ではその辺が反映されていませんが、私が見る限りは、多様な計測がされていますが、まだまだ捉えきれないものがある。そんな印象の結果であります。
- ・ 地鉄全線のネットワークを維持する価値というのは大きいんだろうなと改めて感じた次第でございます。以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ 宇都宮先生ありがとうございました。引き続き本田専門委員、お願いいた

します。

【本田専門委員】

- ・ 富山大学の本田でございます。よろしくお願いします。本日、本線の最終報告の精査結果及び社会的便益の検証と試算につきまして、大変詳しいご説明をいただきありがとうございました。
- ・ 前回の検討会で、鉄道の社会便益につきましては、今後の本線の再構築の方向性を出すために大変重要な視点の1つになるということを申しあげたところですが、今回の精査結果で、パターン別の営業収支が示されました。
- ・ 資料3-1によれば、3月のあり方検討会の最終報告と比較しますと、営業収支の差が縮まりましたし、パターン1が最も観光客利用の伸び代が期待できるという結果になったかと思います。それから、先ほど中川先生から説明いただいた資料4-1については、黒部市の市民組織による便益計測の検証ということで、全体として評価できるという理解をしたのですが、いずれにしても客観的に見て心強い結果ではないかと思っております。
- ・ 資料3-1の精査内容として、3路線の重複区間の営業収入、営業費用、安全性・快適性向上事業に要する費用などにおける配分の見直しの考え方や、片貝川橋梁等の長寿命化に関する費用を追加したという考え方についてはいずれも妥当ではないかなと思います。
- ・ 一方で、本日のパターン別の将来の営業収支を見た場合、観光収入以外の収入増が見込まれておりませんし、利用者を増やす取組みも示されていないというような現状でございます。
- ・ この資料3-1の2枚目の一番下のところ、4の「精査結果を踏まえた対応」の部分では「本線を持続可能な路線としていくために、沿線地域におきまして、県・地鉄とともに具体化の検討を進める」となっています。①から⑤までの5つが挙げられているわけですが、これらはいずれも非常に重要なものばかりだと思っております。
- ・ 前回の検討会でも申しあげましたように、持続可能な地域交通サービスというのは、単に住民の生活や交通利便性の向上に寄与するだけではなく、福祉や医療、教育分野とも密接に関係して、持続可能な地域づくりを可能にするということは忘れてはならないと思います。
- ・ ですので、何度も申しあげるんですが、地鉄を良くするためには、自治体のまちづくりとの連携というのが重要になってまいります。
- ・ 特に私は、地鉄の再構築にあたりましては、鉄道駅を中心としたまちづくりの発想というのが重要だと考えておりまして、県内における事例紹介を少々させていただきたいと思います。
- ・ まず、県の地域交通戦略では、投資と参画という考え方で、様々な関係者

が地域交通に対する役割を担うことを打ち出したということでございますけれども、私たち大学の人間としましては、主に投資に取り組む自治体行政、それから参画を担う県民・企業、この接着剤のような役割を担っていると考えております。

- ・ その中で、私自身も様々な形で参画に取り組んでおりますが、例えば、先ほど申しました資料3-1の4に「③駅空間等の活用」とございますが、これは駅空間そのものに加えて、駅に近い例えば空き家などを活用した居場所づくりというのは大切かと思えます。実際に私は学生たちと、JR氷見駅近くの空き家をリノベーションいたしまして、「ひみりべ。」という高校生たちの居場所をつくるお手伝いをしましたが、今や地元では施設がしっかりと機能しておりまして、鉄道利用にもつながっていると思っております。
- ・ それから「⑤鉄道に乗りたくなる仕掛けづくり」ですけれども、こちらにつきましては、前回の検討会の後の5月末に地鉄本線の全線を対象にしたゲーム形式のイベントとして、「ちてつすごろく」の3回目の企画を実施いたしまして、普段はほとんど地鉄に乗らない、あるいは全く乗ったことがない、主に子連れの県民の方を対象に、地鉄本線の舟橋、上市、滑川、魚津、黒部の各市町村のいくつかの駅を丸一日使って街歩きをしてもらいまして、町の名所を発見してもらって、地鉄本線を楽しんでいただきました。
- ・ 参加者からは「新たな発見があった」だとか、「今度は違った駅で降りて町を楽しみたい」というような意見をいただいております、参加者の評価はとても高かったです。このように、もっと地道に利用者を増やすためにできることというのは色々あると思えます。
- ・ まずはすぐにでも、この沿線市町村の関係者の皆さんで利用促進のために知恵を絞って、投資と参画に取り組むべきではないかなと思えます。皆様方の投資、県民や私たちの参画というものが必要だと思っています。
- ・ なお、この「ちてつすごろく」というゲームですけれども、地鉄さんには本線の日フリーきっぷを格安で提供いただきまして、子供は無料ということで、料金的に大変ご協力を頂きました。本当にありがとうございました。
- ・ 一方、上市から先、昼間は2時間に1本というダイヤになっていますので、せめてこれが1時間に1本あれば、街歩きをしていただく参加者のハードルが格段に低くなるのではないかなと思っています。今年の秋には、次の「ちてつすごろく」を実施したいと思っております。
- ・ なお、このイベントの際に私自身も上市から宇奈月温泉の間を休日の2日間で4往復したんですけれども、どの列車も結構乗車率が高くて、県内外の利用者がかなりいらっしゃるということを再認識したところでございます。
- ・ うちの学生たちは、他にも地鉄各駅のお出かけマップ作りやフォトコンテストなんかもやりたいと言っています。
- ・ 最後になりましたが、前回の検討会でも触れられましたが、富山地

鉄全線をトータルで見た鉄道ネットワークとして検討する重要性というお話があったかと思います。

- ・ 本検討会では、本線全線で再構築事業に取り組む方向で検討を進めるべきではないかと申しあげましたけれども、今回の結果を見ても、やはり方向性を決めて検討を進めていくべきではないかなと思っているところでございます。少し発言が長くなりましたが以上でございます。

【会長（新田知事）】

- ・ 本田先生ありがとうございました。今ほど、2人の専門委員から、先ほど報告があった精査の結果を見られて、いかに鉄道全線のネットワークが重要かということが分かったとか、あるいは、全線トータルで見た鉄道ネットワークとして検討する重要性など、要するに本線全線で再構築に向けて取り組むといった方向性で検討すべきだというご意見と理解をいたしました。
- ・ これにつきまして、鉄道事業者である富山地鉄新庄委員の考えはいかがでしょうか。

【委員（富山地方鉄道社長）】

- ・ 地域交通戦略会議の立ち上げから4年ほど経っております。これまで首長さんをはじめ、各自治体の担当者の皆さんには、弊社の鉄道線について、真剣に考えていただいております。本当に感謝申し上げます。
- ・ そして今ほどの宇都宮先生、本田先生のご発言からは、富山県の地域交通戦略に沿った交通ネットワークの必要性、そしてその幹の一部となる地鉄本線のあり方に対する考え方や、これからの方向性が明確に伝わってまいりましたし、私も県の戦略の考えに沿って進めていきたいと考えました。
- ・ 先生のご発言を私なりに整理しますと、鉄道全線では、確かに地域ごとの利用状況に違いはあるものの、利用の動向が、その範囲内だけにとどまっているわけではございません。全区間を移動の範囲とする利用があつてこそ、各々地域によって差はございますが、その地域における鉄道利用が生じています。
- ・ したがって、地域ごとの利用実態は、全線あつての結果という考え方だと捉えておりまして、私も同じように思っております。
- ・ そして、次にその全線で再構築に取り組むことについての、弊社の思いを述べさせていただきますと、弊社は、鉄道を残すのではなく、生かすという視点であれば、再構築事業は大変魅力のある制度だと思います。
- ・ 現在の鉄道線のサービスレベルの維持、確保、いわゆる鉄道を残すだけにとどまらず、再構築を活用した施策を上積みすることこそが、鉄道を生かすこととなり、鉄軌道サービスの利便性・快適性の向上を含む富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿と一致するものと考えているからでございます。

- ・ したがって、2人の専門委員からのご意見、本線全線で再構築に向けて取り組む方向性を決めて、検討を進めることは、県の戦略にも沿っておりますし、その委員の私にも大変説得力のある意見でした。
- ・ 当社といたしましては、長い間議論をいただいておりますが、このご意見・考え方を基本に本日議論いただき、できれば関係者全員が一致する方向性を、本日のこの会議でしっかり決めていただきたいというふうに思っておりますことをお伝えして、私からの意見とさせていただきたいと思います。本日はよろしくお願いいたします。

【会長（新田知事）】

- ・ 新庄委員ありがとうございました。それでは、ここまでの議事につきまして、沿線の市町村長の皆様からご発言をお願いいたします。
- ・ 皆さん、ご発言あると思いますので、最初から建制順ということで順次お願いしたいと思います。まずは富山市長お願いいたします。

【委員（富山市長）】

- ・ ありがとうございます。全体的な考え方としては、県東部の重要なネットワークということで、全線の再構築によって鉄道ネットワークが維持される、それは経済だとか日々の生活だとか、観光に繋がっていくということで、全線を残してやっていくというのは非常に重要だということを、再認識をさせていただきました。
- ・ また、宇都宮先生、本田先生、中川先生の話も聞きながら、考え方をしっかり整理できる機会になったかと思います。
- ・ 一方で、沿線市町村、多大な財政負担を伴うことになりますので、県が試算をしていただいたことはよく分かりますけど、しっかりと各々の自治体で、そういう負担割合等々含めて精査する必要があるのかなというふうに首長としては考えております。
- ・ 例えば、この資料3-1の3ページです。この表を比較すると、従来地鉄さんが出していただいていたものと、今回の精査結果ということで、中身の数字が大きく違ってきていますので、こういうことを、もうちょっとゆっくり中身や考え方も含めて、数字を考えていきたいなというふうに思いました。
- ・ 運賃収入だとか、営業費用だとか、営業収支の考え方等々含め、しっかりともうちょっと富山市として、持ち帰りまして考えていきたいと思いますので、このあたりの数字、あるいは数字の計算の部分に関しましては、また別途、色々と議論させていただければいいのかなと思います。
- ・ いずれにいたしましても、3線全体的なネットワークとして価値がありますので、これを残していくには、各沿線自治体の総意というのが大事であり

ますので、このことはやっぱり早く一致が見えればいいなというふうに考えております。以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ 藤井市長ありがとうございます。続いて、魚津市長からお願いします。

【委員（魚津市長）】

- ・ まず精査をデータに基づき、しっかりとやっていただいたことに感謝をしたいと思います。
- ・ 私ども魚津市は、昨年度あり方調査をし、その数値をもとにして、今年の5月に2回市民説明会を行いました。その上で、出席した方ですとか、各地域の自治会等の役員さんとか、民生委員、児童委員さんとか、各種団体の方々、あるいはホームページ等で、市民アンケートを行いました。滑川市さんほど大規模ではないんですけど、326名の方から回答いただいたわけであります。
- ・ 先ほどお話ありましたけれども、週に2～3日、あるいは4日以上使うという人は、回答いただいたうち6.8%でありました。さらに、月に数日程度は利用しますというところまで含めましても、15.8%という回答でございました。
- ・ どのように利用しているかというところ、4分の1ぐらい、23.6%の方が通学や通勤。そして、これ意外に多いと思ったんですけど、趣味やサークル、習い事等などを書いてありますが、幅広い理由の方々が30%ぐらいいます。
- ・ それで、地鉄の利用が少ない理由は何かということですが、最も多いのが「車の方が便利」ということ。それから「地鉄は本数が少ない」。さらには「運賃が高い」。この3つでほぼ利用が少ない理由を占めます。
- ・ 最後の質問として、今ほど申しあげた「本数が少ない」、あるいは「運賃が高い」というところが改善されたら地鉄を利用しますかという質問に対しては、「利用したい」「条件によっては利用したい」という方々が約7割という状況であります。
- ・ 長々と申しあげましたけれども、結論として、このアンケート結果からは、約6割の方が、富山地方鉄道の存続に向けて、公的な支援と利用促進策を合わせて考えていくべきではないでしょうかという回答でした。「もう廃止したほうがいい」という方は、むしろ少ない、そんな状況でありました。
- ・ 個別の自由意見としては、「鉄道を廃線にしてしまうと、もう元に戻すことは難しいと思います」「地域が一気に廃れてしまうという気がします」という方が結構おられました。それから、「学生や高齢者にとって、やはり必要な公共交通機関であり、廃止は避けていきたい」という声もありました。
- ・ それから、魚津市特有ですけれども、新魚津—滑川の並行区間の話で、全

体の２割にも満たない並行区間の問題が、廃線かどうかということに繋がって本当にいいだろうかという疑問を呈する方々がいらっしゃいました。というのが私どものアンケートの内容であります。

- ・ まず１点目としては、アンケートを踏まえて、パターン１の現行維持を基本に考えていきたいなというふうに私としては思います。そういったアンケートの話がまず１点あります。
- ・ もう１つは、先ほど先生がおっしゃいましたけども、パターン２-１と２-２については、２回の乗り換えが必要になるんですけれども、現実論として、２回乗り換えてまで上市や富山の方に地鉄を使って行く人がいるとはちょっと考えられません。これは市民意見交換のときでも、そういう意見がありました。
- ・ 現実を見据えれば、そういったような利用方法というのはあり得ないんじゃないかというふうに、一般の人もそのように思っているということでもあります。
- ・ こういったことから、やはり「現行維持」というものをベースにして、どのような再構築だったらできるんだろうかということを考えていきたいなと思っています。
- ・ さらに言うと、魚津市は都市の規模の割に宿泊施設が多くございます。ホテルや旅館が多いんですけれど、これらの利用客は、基本的には列車を使って、魚津の方においでになります。したがって、そういう意味では、ビジネスや観光というものを視野に入れたときは、やはり線路が繋がっていないとまずいなということは実感をいたします。
- ・ ただし、先ほど富山市長さんもおっしゃいましたけれど、市民の意見の中には「それを守るために一体どれぐらいお金がかかるんだろうか」ということはやっぱり心配だよねというのが正直なところありました。
- ・ そういったことが大体理由ということになります。私からは以上であります。

【会長（新田知事）】

- ・ 村椿市長ありがとうございました。次は、滑川市長からお願いします。

【委員（滑川市長）】

- ・ ありがとうございます。私からもまずは、この精査をしていただいたこと、そして黒部市の市民組織による便益の計測について詳しく説明いただいたことに感謝申し上げたいと思います。
- ・ 滑川市にとっては、本線の将来については本当に重要な課題と考えています。そんな中で、今、現時点で率直に申しあげると、全線維持という結論について、賛成、反対、明確に申しあげられる段階にはまだ私は至っていない

というのが、今、現時点での感想となります。

- ・ その理由を若干申しあげますと、本日の議題も拝見して、本線のあり方調査の精査結果、並びに黒部市の市民組織による便益計測、これが中心になっております。
- ・ 今、富山市長、魚津市長からお話がありました。これまでの検討会・部会において、この沿線自治体の費用負担のあり方、これが全く今議論されていない段階なんです。これによってこの後、さきほど知事が言われましたけど、先に方向性を決めてからこの費用負担の割合を決めると言われていますが、私は逆に、この費用負担のある程度の方向性を決めない限り、後でまた各自治体の思いを、どこでどうすり合わせられるのか疑問があります。
- ・ 費用負担の議論があつてからこそ、こういう方向性をある程度出すことができ、私は順番が反対ではないかと思しますので、現時点では明確に賛成でもないですし、反対でもない。まだそのあたりを決められる段階には至っていないということをまずは申しあげたいと思います。
- ・ 滑川市が6月に市民アンケートを実施して、5,000人無作為で抽出をして、2,195名の回答をいただきました。これに対して回収率は43.9%となり、それなりに市民の方々に関心を持っていただいているなと思いますし、中間報告も含めると、滑川市は12月には9回の住民説明会を行っておりますし、5月にも3回行っております。その中で、今6月8日から30日までオンラインと紙媒体でアンケートを実施して、その速報版を7月10日の議員の協議会のほうで、議員に対して説明して、マスコミ等の報道でも出ています。ホームページにもこのデータは公開をしている状況であります。
- ・ その中でやはり、先ほど宇都宮先生からもありました、滑川市民が電車を利用しているのか、していないかという点では、全く利用しないが70.4%いるんですよ。年に数回が23%。これは2つあわせて、93%が年に1～2回、数回利用から、全く利用していないというのが滑川市民の実情だということを、まずその辺をご理解いただければと思います。
- ・ 滑川市民が富山へ行くときは、ほとんどあいの風とやま鉄道を使われますし、もちろん車移動もあります。あと魚津方面へ行くときもやはりあいの風で魚津までいったほうが早いですし料金も安いですし、滑川市民は多少歩いてでもそういった選択をしているのが現状かなと。上市方面に行くときはもちろん電車を使う人もおられますけれども、そういった一定程度の人が先ほどあった週1日以上 of 定期的な利用が3.2%しかいなかったというのが現実なんです。
- ・ 地鉄を利用しない理由は、先ほど魚津市長が仰いましたけど、車やバイクの方が便利、運賃が高い、運行本数が少ない、時間が合わない、あいの風とやま鉄道で十分移動できる。これらがほとんどです。
- ・ 再構築をやって利用促進をして利便性を高めればということで、運賃引き

下げであったり、運行本数の増加、この辺をやれば増えるでしょうという意見はいただいているんですけど、これらの取り組みによって利用が増えると思うと答えた方が42.2%しかないんです。これらをやっても利用は増えないと答えた方が57.8%。こっちの方が多いわけです。滑川市民の意見です。

- ・ あとは滑川駅から東側をどうするかということで、必要だと思う、とても必要、ある程度必要、これも合わせて68.2%がやはり必要だと認識をしています。これも、ある意味、ある程度必要だと思う人が過半数、圧倒的に多いので、軽く考えている人も中にはいるかもしれませんが、この区間を必要でないとはっきり言った人と、あまり必要ないをあわせて、これが31.8%。これを見る限り、必要だという意見が多いというのが実情で、先ほど宇都宮先生からもありました。
- ・ 必要だという中には、「自分自身は利用しないが沿線住民は困ると思う」「将来の自身や子供たちが利用する可能性がある」といったことにも触れておられます。
- ・ 一方、必要でない、あまり必要でないと回答した方の、ほとんどが「あいの風とやま鉄道と並走し、役割が重複している」、あとは「行政負担をしてまで必要とは思わない」「人口減少のなか、将来的な廃線はやむを得ない」という意見まであったことだけはお伝えしておこうかなと思います。
- ・ あるべきだと必要性は認めながらも行政負担に関しては拮抗しているんですけど、「負担すべきではない」のほうが若干多いです。50.9%と49.1%。ほとんど拮抗はしていますが、そういった形で必要性は認めつつも行政負担には慎重な層が一定程度存在しているということだけのご理解いただいて。
- ・ 私もこの後、アンケート結果も含めて、市民の方や経済界の方、色々な方とお話をして、対話をしています。そんな中でやはり経済界の方も、今までこの1週間～3週間で話した中では、ほぼ負担はすべきではないという意見が経済界の方では圧倒的に多いです。
- ・ そういうことも踏まえて、先ほど言った「まだ結論に至っていない」というのは、そういった市民の声を聞いてもいろんな意見がある中で、市民の意識がこれだけ分かれています。やはり行政として今、全線維持という結論を先に固めることには私慎重になっているのが現状だということで、ご理解いただければと思います。
- ・ あとは、あわせてなんですけど、第1回の本線部会において、その内容を踏まえた上で議事録も見て、6月5日付で、私の名前で知事あてに要望書を出しました。これ6月5日に出しています。県としての現時点での見解を、この場で、後でお示しいただければと思いますので、そのあたりを1つお願いしたいというふうに思います。
- ・ 先ほど新庄新社長の熱い思いをお聴きした中で、やはりまだ私は迷ってい

ます。それだけのご理解いただければ。賛成でも反対でもない、やはりその費用負担に関して、ある程度方向性が見えた段階で、私はどちらかに舵を切るような格好になると思いますので、そのあたりをご理解いただければと思います。

- ・ そういったことも踏まえて、この後方向性について確認をされるんですけど、本日この場で私は、全線維持という結論を確定することに対しては、私は疑義が残るということを申し添えたいと思います。費用負担のあり方、住民の意識の実態、その辺りを踏まえた整理をもうちょっとした上で、今後も続けていきたいという思いがあります。
- ・ あとは1つお願いなんですけど、本日の議論の内容について、議事録に正確に残していただきたい。そんなお願いをして、私からの発言とさせていただきます。

【会長（新田知事）】

- ・ 水野市長ありがとうございます。1つだけ確認なんですけど、全線維持とは今はおっしゃられないということはわかりました。
- ・ ではパターン2-1の営業運行廃止、あるいはパターン2-2の運行廃止、これについてはいかがでしょうか。このデータを見た上でも、やはりパターン2-1、パターン2-2も、まだ考慮の余地があるというお考えかどうか。

【委員（滑川市長）】

- ・ 私は、今はもう全線維持かそうでないか、その議論に、全体最適の話になっていますので、細かいことは言いませんので、全線維持に賛成か反対かで結論を出したいなと思っています。

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございました。次は黒部市副市長お願いします。

【委員（滑川市長）】

- ・ すみません、回答を後でお願いしたいんですけども。

【会長（新田知事）】

- ・ わかりました。次は黒部市副市長お願いします。

【委員（黒部市副市長）※市長代理】

- ・ 本日、市議会臨時会が少し長引いておりまして市長の出席が出来ませんでした。申し訳ありません。私、代理の副市長でありますけれども、市長から発言の機会があればということでメモを言付かってまいりましたので、発言

をさせていただきます。

- ・ 本市といたしましては、これまでも区間毎の議論ではなく、路線全体として検討すべきとの立場に関わってきたところであります。
- ・ 社会便益等も踏まえ、まずは本線全線維持として方向性を決定すればよいのではないかと考えております。市長からの言葉は以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございました。続いて舟橋村長お願いします。

【委員（舟橋村長）】

- ・ ありがとうございます。まずは詳細な精査結果をご説明いただきましてありがとうございました。そして前回私は、社会便益についての質問をさせていただきまして、そちらに関しても細かく回答いただいたわけではありますが、結局、長期になると不確実性が拡大するということであったり、事業者便益は、もちろんこれは国交省の鉄道のマニュアルなので、事業者便益にフォーカスされた計算方法だということだったので、逆に言うと社会全体の便益としては、プラス・マイナスはもちろんあるのかなと受け止めました。
- ・ 例えばですけど、鉄道線がなくなってしまった場合に、地域の車の販売店さんは売上が上がるかもしれない。タイヤ屋さん売り上げが上がるかもしれない。燃料屋さん売り上げが上がるかもしれない。というように、1つを下げればどこかが上がる、その逆もあり得ると考えるとするならば、あまりこの社会的便益をこの場で議論すべきではないのかなというふうに受け止めたのが、私の感想です。
- ・ ですので私からは、この点に関しては、あまり特筆することはないのかなということは、まずお伝えしておきたいと思います。
- ・ そして、本線を維持していく方向で議論をしていくということに関しては、議論を進めるという意味でフィックスさせる点に関して、私は一定程度賛成というか、理解を示したいと思うのですが、この議論を深めていった際に、いずれどこかのタイミングで費用負担の話、いわゆる投資の話が出てくると思います。
- ・ 今のこの段階においては、じゃあ投資としてどういったことをするのかというのはまだ具体になっていないですし、投資をするということは何らかの利得を得るわけではあるんですが、その利得についても、あまり具体になっていない中で、この方向性を一旦フィックスさせて議論を進めた先に、「じゃあこれはやっぱりなかった話にしよう」という可能性があるのか、ないのかというところが、少し不確定すぎる議論の進め方ではないかなと正直感じています。
- ・ 例えば、この場にいらっしゃる皆さんが、「全線維持で議論を一旦しまし

ようよ」というふうな合意で進めるのであれば、それぞれの自治体の皆さんは、「どのような応分であっても費用負担はやむなしだね」くらいの合意形成でもない、この議論を果たして進めた先に、ちゃんと現実的になりうる可能性が高い議論ができるのかなという疑問を強く感じています。

- ・ 特に、すみません、具体を出して大変恐縮ですけども、沿線距離数という言葉がおそらく出てくるかもしれないんですが、そうなったときに、長い自治体の方は、それを承服する覚悟で、本線を維持する前提の議論を進める覚悟があるのかなと、私は疑問に感じています。
- ・ この場で返答くださいというつもりはないのですが、あとは事務局の方で、そのあたり、水面下でうまく調整していただけたらいいのかなと思う反面、昨年から１年間議論してきて、結局そこで足踏みしてしまうんですよ。
- ・ それで何とか滑り込んで、赤字額の部分を各自治体で補填して、何とかこの令和８年度に突入できたという過去も踏まえて、私としては、その点をすごく懸念材料ではあるということだけお伝えして、方向性を固めるということに関しては、私としては賛成です。

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。それでは上市町長お願いします。

【委員（上市町長）】

- ・ 今回、資料を拝見して、前回聞いた数字と、例えば電鉄富山-上市の営業収支について、１億円も減っているんですね。この数字を見てそれだけで私はびっくりしたんですけど、括弧書きの上市駅以遠の利用者の収入を引くと、３,１００万、３,２００万近い赤字だという。これも信じがたい数字だなと理解をしています。ここらあたりをもっと明確に説明を聞かせていただきたいと思っています。
- ・ それと、地鉄さんにおいては、滑川駅までは自社で単独で運行するという発表がありまして、それは社会的な使命感もあって、相応の決断をなさったことだと思いますが、町としても、これまで利用増に向けた取組みを、どこにも負けないスピードでやってきたと思っています。新駅の設置もそうですし、いろんなイベントもやったりして、利用増に、町民の意識づけを図ってきたつもりであります。
- ・ そういう中で、今後、再構築事業をやって、沿線の皆さんは、少子化がどんどん進む、人口減少が進む中で、利用増をしっかりと確認できるだけの自信を持って自治体の皆さんが、取り組めるのか、私はそこらあたり、非常に疑問に思っています。
- ・ それと、この議論をしていく上では、じゃあ上市町が今後どれだけの負担

をしていかなきゃならないのかということが明確でない中で、「一緒に船に乗りましょう」と、「乗りますよ」という返事は、私はちょっと厳し過ぎるんでなかろうかと思っています。

- ・ ですから、皆さんにとっては、上市町長何を言うのかというような思いをお持ちになるかもしれませんが、これは、私の町のような財政力指数の弱い団体ですからこそ、この負担がどれだけになるのかという目安を町民の皆さんにも示さないと、勝手な発言は私はちょっとできないと思っています。そういうことでご理解をいただきたいと思っています。
- ・ さっき一番最初に言いました数字の件については、1度また事務局の方から説明をお聞きしたいと思っていますので、よろしくお願いします。

【会長（知事）】

- ・ はい、ありがとうございます。それでは立山町長お願いします。

【委員（立山町長）】

- ・ 私はかねてから、鉄道は道路と同じだと言っておりまして、全く高速道路を利用されない方も、国・県等、特に国ですけれども、高速道路を整備するために負担をしていますし、また、県道といえども、町は1割を負担していることを、多くの住民はご存じない。
- ・ それから、国の補助事業の関係なんでしょうけれども、県が整備する都市計画道路は実は町が4割を負担しているということも、多くの住民の方はご存じないと思います。
- ・ 都市計画道路といっても、それを利用している人は、町民のうちの何割もいないし、それをやろうと思った最近のきっかけは、たまたま、その交差点に歩道を作りたい、信号機を設置したい。そのためには、町の道路ではだめで、県にお願いしなきゃいけないと。ただし、都市計画道路の場合は、町は4割も負担するという制度になっていると。
- ・ このように100%インフラに対してそれぞれの方々全員に利便性があるわけではなくて、もう1回戻りますけれども、鉄道も高速道路や、あるいは県道や都市計画道路、町道と同じように、整備するときにお金がかかるし、また雪が降れば除雪費も、そして何年か経てば舗装費もかかると。同じようにお金がかかると考えて仕事をしています。
- ・ なぜ特に鉄道がまちづくりと絡んでくるのか。道路と同じでありまして、便益計測、資料の4-1の5ページ目の下から2つ目なんですけど、駅舎活用による多機能型地域拠点の形成。15年前に駅に図書館を作った。この7月頭からちょうど高校の試験休みの最中なので、私ども地鉄五百石駅には、図書館、それから廊下みたいなのところもありますが、そこに高校生がたくさんいたな。1時間に1本しか電車来ないけれど、その中でも一生懸命、学生さ

んたちは勉強していたなあと思って、見ていました。作ってよかったなと思いました。

- ・ それと、3-1の3ページ目です。逆に、上市町長さんもちよっとこの細かい精査をと言っておられましたが、反対に立山線なんですけれども、最初の令和7年度予算に基づく公表試算が、2億円あまりの赤字になっていたのが、今度は6,500万円まで下がっていて、それはそうだよなと。
- ・ 立山線の利用客というのは、定期を使わない、客単価の高いお客様が利用されるわけなので、そう思うと、もうちょっとインバウンドの人たちに乗ってもらえば、これ結構カバーできるなと。まだまだ減らせるんだなと思って、意を強くしたところでございます。
- ・ となってくると、岩嶽寺で止まってしまったら全然意味がないので、なおかつこの6,500万円の赤字分を逆に言えば、アルペンルートは儲かっているわけなので、とにかくどんどん外国人の方というか、お客様に乗ってもらえばいいですし、立山町民は人口が減っていますし、安い定期券を使っているのので、どれだけ人口が増えても、大勢に影響はないと思いますが、もう一回戻りますけれども、これからは個人旅行客が増えていく時代なので、インバウンドに限らず、電車を利用して立山に来てもらう努力・工夫をしていければ、まだまだカバーできるなと思って、これからも頑張っていきたいというふうに思ったところでございます。
- ・ 費用負担の問題につきましては、先ほど立山線部会の後の不二越上滝線部会のときにも、富山市さんの考え方に賛同だと言いました。とにかく、現段階では富山市さんの考え方に基づいて、早急に不二越上滝線、それから立山線について、どれだけの費用負担が必要になっていくか。特にイニシャルについてはすぐ分かるわけですので、イニシャルについては、こういった形であるということを、私どもなりに試算をしていきたいなと思ったところであります。以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。沿線の首長さん方全員からご意見をいただきました。
- ・ その中で滑川市長から6月5日付で県への要望書を出したが、それはどうかという話でございました。社会便益についての要望と理解をしております。
- ・ 元は黒部の市民組織により、便益計測をしていただいて、県の中川地域交通政策監に専門的な見地から精査をいただいたことを先ほど議事の3で説明をしたところであります。これについて中川さんからよろしいでしょうか。

【委員（滑川市長）】

- ・ 若干こうして時間をとってしまい申し訳ありません。6月5日付けで、第1回目の部会での意見も踏まえた上で、要望書の裏側になりますけれども(1)から(6)までの要望を出させていただいております。先ほどの説明の中で、資料3-1の2ページの精査結果を踏まえた対応の中で、再構築の調整とともに、再構築事業の対象とならないが、必要な取組みとして、①から⑤までを具体的に検討を進める、これがある意味、(5)、(6)くらいの回答になってくるんだろうなという思いもあるんですけども、その辺りを踏まえて、簡単に要望への答えを頂ければと思います。

【会長（新田知事）】

- ・ そのような趣旨だということです。中川政策監からお願いします。

【事務局（中川地域交通政策監）】

- ・ いただいているご要望を項目に分けると、6点ぐらいになるのかなと思いますが、大きく整理させていただきますと、1つは、地域別に便益が計算できないかということかと思えます。
- ・ それからもう1つは、自動運転などのような新しい技術が発達してきたときについてどうなるのかということです。
- ・ それからもう1つは、道路なども含めたベストミックスという、そういった他の政策も絡めた評価ができないのかということかなと思いますので、そういう視点から少しお話をさせていただきます。
- ・ まず、地域別の便益の計算なんですけど、今日皆様方のご議論をお伺いしていますと、かなりやはり負担の割合について、非常に皆さんご関心がお有りだということで、この便益に関するご要望をいただきましたのも、やはり便益と負担はバランスすべきなのではないかなという、そういう趣旨からのご要望なのかなと思います。
- ・ 基本的には、やはり便益に応じた負担というのは、考え方としては、妥当というか、最も一般的な普通の考え方だと思いますので、便益を計算した上で、それに応じて負担をするという、それは考え方としては、その通り考えるのが一番いいのではないかと思います。
- ・ ただ、市民組織の皆さんは、かなり広範にわたる便益を計算していただいています。例えば、自動車の交通渋滞がなくなるといった点は、「その他の方に及ぼされる便益」ということになりますけど、富山市内で交通渋滞が緩和される便益というのは、これは富山県民全体といいますか、富山県以外の人たちにも、その便益が及んでいくというようなことになると思います。
- ・ そういう意味ではここで計算された便益を、地域別に計測していくということはまず少し技術的には難しいと思いますし、さらにそれを直接、費用負担に、その割合で決めましょうというようなことは、やや難しい面があるだ

ろうなと思います。

- ・ これは全く一般的にですが、こういったようなプロジェクトに関しては、地域ごとに負担をするときの割合というのは、多くの場合は、駅の数だとか利用者数だとか、いろんなそういった指標で分割しておられます。
- ・ それは、おそらくここで便益として計算をして、それによる割合で決めるというよりは、むしろそういう客観的な数字でもって、負担割合を決めていった方が、多くの人に納得してもらえるのではないかとということで、かなり多くの路線では、そういう分配の仕方をしておられるのかなと思います。
- ・ 分配の仕方については、それぞれの場所で決めていけばいいなと思いますが、ここで挙げているような便益の計算の中から負担を考えるのは少し技術的に難しいかなと思います。
- ・ それから、自動運転などに関しましては、やはり発表しましたときにもありましたように、将来のことについては、便益の計測というのはかなり不確実になっていかざるを得ませんでして、自動運転も、5年後、10年後、15年後にどうなっているのかというのは、これは自動運転のご専門の方でも、なかなか予測しにくいだろうと思います。
- ・ それに基づいて、便益を計測するとやはり、その予測の不確実性も伴ってきますので、かなり不確実性が大きいものにならざるを得ないのではないかなと思います。
- ・ 何らかの仮定を置いて計算することは、可能ですが、なかなか意思決定につなげていくのは難しいと思います。
- ・ それから最後にベストミックスということで、例えば、道路の政策ですとか、或いは他の自動車の政策だとか、あるいはバスの政策なども含めて、一番良い交通政策は何なのかというようなことです。
- ・ こういったようなことを求めていくことは、交通政策全体としては大変重要なことですが、ここで言いますと、便益及びその費用を計算するというのは、この考え方は、あるプロジェクトについて、それを実施する価値があるかどうかということを見るための手法ですので、最も良いものは何か、最適なものは何かというものを探す手法ではありませんので、もし、そういうことを目指すのであれば、いくつかの代替案を挙げていって、交通流動などを考えたときに、これがベストであるというような、また別途の分析が必要になると思います。
- ・ この手法自体は、そういうことを目指すものではないということをご理解していただければと思います。以上でございます。

【会長（新田知事）】

- ・ 水野市長、よろしいですか。

【委員（滑川市長）】

- ・ はい。ありがとうございます。今、中川さんからご説明のあった、その内容を要望書に対する回答として、ある程度いただきたいんですけども。これは中川さんではなくて県になると思います。

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ 今口頭でしたので、文書でお返しします。

【委員（滑川市長）】

- ・ はい。ありがとうございます。すみません、時間を取らせまして。

【会長（新田知事）】

- ・ いえ、ありがとうございます。
- ・ それでは、一巡発言をいただきましたが、その他発言のある方おられますでしょうか。
- ・ それでは宇都宮先生お願いします。

【宇都宮専門委員】

- ・ すみません、だいぶ時間が経っているんですけども、いくつかご議論いただいて、一専門家として、コメントさせていただければと思います。
- ・ 「残すことの利得がわからない」というお話がありましたが、その意味では、今回の黒部市さんの市民組織がおやりになった社会的便益の計測には不十分なところが多い、不確実なところがあることを踏まえつつも、これだけの利得がある、そして先ほど、例えば、確かに鉄道から車に乗り換えると、場合によっては、ガソリンスタンドさんにとってはプラスになるという議論がありましたけれども、それを引いても、試算値で見て十分な価値があると考えております。
- ・ また、事業者便益にフォーカスされた便益という話がありましたが、先の数字をみても、基本的な利得が利用者、つまり消費者、住民、それから環境等の改善、あと存在効果、社会全体への効果があるということで。いわゆる事業者便益が中心ではないということで、一応付け加えたいと思います。
- ・ それから、先ほど、魚津市のアンケート結果を聞いて驚きました。利便性が上がれば、7割の人が使ってもいいと。7割と言うのはあり得ないと思うんですけど、実を言うと滑川市の4割というのを聞いた時も、4割とは言いませんよ、1割の人がもし増えるということになれば、今はほとんど使っていない方が多い中で、それが1.1倍になるというのは、結構数字が大きいんですね。
- ・ したがって、もちろん運賃が下げられないとか、思うようにはできないと

ころもあるでしょうけれども、私は逆に、すごく富山地鉄が改善次第によっては利用者を獲得しうるポテンシャルがある数字だと思います。

- ・ 他所の地域では、良くなれば7割が利用する、4割が利用する、そんな数字は出てきませんので、そう考えると、4割しかないではなく、4割もあるというそんな印象を持ったということも1つ付け加えたいと思います。
- ・ それからあとは、そうは言っても費用負担について4割、5割と拮抗しているということ。本当に首長さんはお悩みだろうと思いますが、実は通常一般論では、消費税とか交通税など、市民は自分が負担することについては反対意見を投じるケースが多いわけです。
- ・ そういった中で拮抗しているというのは、滑川市のアンケートでは7割近くの方がそもそも残した方がいいと回答されているわけですから、かなりの人が、いくらかというのは別にして、一定の負担を容認いただいているのかなと感じた次第でございます。
- ・ したがって、それ以上の方向性は皆様で決めることではありますけれども、私からはぜひ、再構築という国が用意した非常に重要な事業であり、それに乗せていくことによって、先ほど新庄社長からお話があった、地鉄さんの意欲をうまく汲み取ること、方向性を決めていくことが重要なのではないかなと思います。
- ・ それぞれ首長さんも費用負担など悩みがあると思うんですね。そういう意味で、一研究者が、申しあげられることではないのかもしれませんが、ぜひこの再構築事業という、いままさに制度が出来上がって、運輸局さんも来られています。今、社長さんもあそこまで言うておられるのであれば、そういう方向性でいくというのが、私の専門委員としての意見として最後に付け加えさせていただきたいと思います。

【会長（新田知事）】

- ・ 宇都宮先生ありがとうございました。次は立山町長どうぞ。

【委員（立山町長）】

- ・ 先ほど長々としゃべってすみません。舟橋村長さんが、路線が長い自治体に覚悟があるのかと言っておられましたので、そうなってくると私のところと黒部市さんになるかと思います。黒部市さんは本日代理なので分かりませんが。
- ・ 先ほども申しあげた通り、道路と同じだと思っていますので。道路改良予算を減らしてでも、町の背骨である立山線を維持するためにやりますと。選挙中もそれを公約としてやってきました。

【委員（滑川市長）】

- ・ 本線に対してですか。

【委員（立山町長）】

- ・ いえ、立山線に対してですよ。

【委員（滑川市長）】

- ・ 本線は。

【委員（立山町長）】

- ・ 本線はそちらの話ですから。

【委員（滑川市長）】

- ・ そちらの話じゃないよ。

【委員（立山町長）】

- ・ そちらの話です。

【委員（滑川市長）】

- ・ 全線でしょう。

【委員（立山町長）】

- ・ 全線の話じゃなくて、沿線が長いところは覚悟があるのかと言われましたから…

【委員（滑川市長）】

- ・ ここで集まっているのは7市町村で決めるということです。費用負担について。

【委員（立山町長）】

- ・ 自分のところの沿線の距離に対して覚悟があるのかと言われたので。

【委員（滑川市長）】

- ・ 立山町も本線が少し通ってるじゃないですか。

【委員（立山町長）】

- ・ 本線の部分については、それはそうですよね。本線については寺田や舟橋周辺のわずかな距離でございますけれども。
- ・ それ以上に舟橋村長が言いたかったのは、特に立山線のように距離が長く

て、線路も老朽化していて、大変な状況の中で、本当に覚悟はあるのかということだと思います。

【会長（新田知事）】

- ・ はい。覚悟がえられることはよくわかりましたので。ありがとうございます。
- ・ 皆さん、やっぱり市政・町政・村政を担っておられる方々ばかりですから、費用負担のことについて大変にセンシティブになられるのはよく分かりますが、この話は、費用負担の話をするとうどんどんテクニカルな話になってまいります。
- ・ それこそ単線換算キロなのか、列車走行キロなのかみたいな話になって、それぞれ、自治体によって置かれた状況によって、良く出るような計算の仕方、より重い負担になるような計算の仕方がいろいろあります。
- ・ こうなると收拾がつかなくなります。いつかは收拾しなければだめですが、決めなきゃだめなんです、それをやっていると、この議論はこれ以上前に進まないと思います。
- ・ ここで止めるなら、そう。でも、昨年地鉄さんが廃線を申請すると言われました。
- ・ 我々は、いや、まだそれは、もう少しよく考えて、富山地方鉄道の鉄道線について、しっかりと議論しようということで今ここまで来たわけでありす。
- ・ あの時、令和8年度のネットワークを維持するため、みんなでお金を出し合おうじゃないかということでここまで来ているわけでありす。
- ・ ここで、ここまで来たけど、これで止めようねというならそこまでですけども、まだこの先議論をすると私としては考えています。
- ・ 費用のこと、先ほど議論していった最後どうするんだって話がありました。
- ・ これ私も民間企業で色んなことをやってきましたが、自社の将来を考えるとこんなことに挑戦しようと考えたら、それについていろいろ事業計画を立てる。結果、投資が大き過ぎる。あるいは様々な理由でできない、断念ということとはよくあった話です。
- ・ これだって、皆さん、それぞれの市民、町民、村民の税金を使う話ですから、最後になってやっぱりこれでは呑めないねということはある得ると思います。
- ・ ただ、ここで止めるのは、私はもったいないと思います。せっかくここまで来たのに、もう少しみんなで知恵を出し合っていこうじゃないか、前へ行こうじゃないかというふうに私は思っております。
- ・ それで、今日の議論のまとめ、確認をさせていただきたいわけでございます。

すが、まず、今日この会議は2つの意味がありまして、1つは本線部会で

- ・ 他、他の2つ、不二越上滝線と立山線については、この前に部会を持ちましてそれは報告したところであります。
- ・ 今は本線部会、そしてもう1つが再構築検討会ということであります。
- ・ まず本線部会の部分については、我々で3つのパターンの整理、精査をしました。方向性としてパターン1の本線全線維持ということで、今後の検討をすると、それも時間がたくさんあるわけでありません。加速化して検討するというので、いかがでしょうか。

【委員（滑川市長）】

- ・ まだ結論は出していません。

【会長（新田知事）】

- ・ それは先ほど理解しました。積極的ではないけども、全線維持ということで検討することは、ご理解いただいたというふうに考えております。

【委員（滑川市長）】

- ・ 理解いただいたとは、私は一言も言ってない。
- ・ そこはまだ迷っています。賛成でも反対でもありません。

【会長（新田知事）】

- ・ はい。じゃあ3つについて検討することはここでおしまいにして、パターン1について検討をするということにさせていただきます。

【委員（滑川市長）】

- ・ 今また市民にアンケートを説明する段階で、市民との対話の中で、ある程度方向性が出てくるかなと思いますので。

【会長（新田知事）】

- ・ はい、わかりました。本線部会についてはそのような確認をさせていただきます。
- ・ そして検討会につきましてですが、立山線部会の報告でありましたように、寺田駅から岩峠寺駅間を、再構築を検討する対象区間に加えるという報告がありました。そのようにするというにします。
- ・ そして、この報告、本線部会も今ほど確認したことでございますが、これらを踏まえまして、富山地方鉄道の鉄道線全線を対象として、今後、再構築事業の検討をしていくということ、それも限られた時間ですので、加速化し

ていくということ。

- ・ このようなことで、検討会についての今日の確認、整理ということでしょうか。
- ・ はい。ありがとうございます。それでは、そのような方向性が決まったということでございます。
- ・ 本線の方向性は全線維持で検討するということで確認をいただきました。
- ・ それでは最後にオブザーバーとして参加していただいている秋山部長からコメントを頂ければと思います。

【オブザーバー（北陸信越運輸局秋山部長）】

- ・ 北陸信越運輸局鉄道部長の秋山でございます。先ほど新田知事から本線は全線維持で検討を進めるというご発言がございました。
- ・ 先ほど来、皆さん費用負担の割合、負担額、こういったものを先に決めたいというご発言がございましたが、そもそも割合ですとか、負担額というのはこういった方向性で進めるのか、全線残すのか、あるいは廃止するのかによって割合ですとかプランが大きく変わってくるもので、まず全体の方向性を決めていくことが大事なのかなと思います。
- ・ その上で、どういった事業を実施していくのかによってまた金額も色々決まってくるのかなと思いますので、引き続き、しっかり検討を進めていただければと思います。
- ・ 私ども北陸信越運輸局といたしましても、今後の検討が進んで、さらに申請ということになりますと、具体的な申請書の内容も出てくると思いますので、しっかりと申請手続きなどが円滑に進むように、皆様への支援をしていきたいと思っております。私からは以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ はい。秋山部長、力強いお言葉ありがとうございました。それでは、次回の検討会は9月頃を予定しております。また日程は調整させていただきます。
- ・ そこにおいては、再構築事業に係る事業構造の変更の内容、あるいは先ほどの資料3-1の4番で列挙しておりますが、精査結果を踏まえた対応について、利用者の利便の確保の取組みなどについて、協議をできればと考えております。どうかよろしくお願いします。
- ・ 以上で本日の議事を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。