第３回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会・第３回本線部会（議事録）

日　時　令和８年９月 29 日（火）16:45～18:30
場　所　パレブラン高志会館２階「嘉月」
出席者　知事、富山市長、魚津市長、滑川市副市長（市長代理）、黒部市長、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３回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会、第３回本線部会を開催いたします。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を申しあげます。

２　あいさつ

【会長（新田知事）】

・　皆さん、本日はお忙しいところご出席をいただきまして、ありがとうございます。今日の議題は、本線に加えまして、立山線、不二越上滝線にも関わることなので、前回に引き続き、再構築検討会と本線部会の合同で開催ということで、ご理解をいただければと思います。
・　前回の会議は７月でしたが、３月の本線分科会の最終報告での３つのパターンについて精査をしていただきました。また、鉄道が地域社会にもたらす社会便益を議題として協議を行いました。
・　その日の結論としては、本線の方向性として、全線維持で再構築の検討を進めることを確認したものでございます。また、新たに立山線の寺田駅から岩峅寺駅までを再構築事業の対象区間に追加することとしまして、鉄道線全線を対象に再構築事業の検討を加速化させることも確認をしました。
・　一方で、本線の再構築に関しては、費用負担のあり方が定まっていないことに対するご懸念のご発言をいただいたところです。
・　このため、本日は、費用負担の前提となる事業構造の変更内容に加えて、現時点における再構築事業に係る事業費をお示しするとともに、利用者の利便の確保についての具体策を示し、検討をさらに前に進めたいと考えております。どうか本日もよろしくお願いいたします。

【事務局（田中交通政策局長）】

・　ありがとうございます。本日のご出席の皆様方のご紹介ですが、お手元の出席者名簿の配付をもって代えさせていただきます。

３　議事（１）富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 設置要綱の改正について

【事務局（田中交通政策局長）】

・　それでは以後の議事については、要綱に基づき、会長の新田知事にお願いいたします。

【会長（新田知事）】

・　よろしくお願いします。それでは次第に基づきまして、進めさせていただきます。

・　議事（１）「富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 設置要綱の改正について」でございます。改正趣旨につきましては、立山線部会の事務局である立山町からご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 設置要綱の改正」について説明

【会長（新田知事）】

・　ありがとうございました。議事（１）につきまして、ご意見・ご質問があればお願いいたします。

・　特にないようでしたら、設置要綱を議案の通り改正してよろしいでしょうか。

・　ありがとうございます。それでは議事（１）は原案通りということで終了いたします。

４　議事（２）再構築事業に係る事業構造の変更について

【会長（新田知事）】

・　議事（２）は再構築事業に係る事業構造の変更についてです。オブザーバーとしてご参加いただいております、国土交通省北陸信越運輸局の秋山鉄道部長から、鉄道事業再構築事業についてご説明をお願いします。

【オブザーバー（北陸信越運輸局秋山鉄道部長）】

資料２「鉄道事業再構築事業について」について説明

【会長（新田知事）】

・　秋山部長ありがとうございました。この件については特によろしいでしょうか。

・　ありがとうございます。では、冒頭のご挨拶でも申しあげましたが、費用負担のあり方が定まっていないことに関するご懸念が前回の会議で出ました。

・　これを踏まえまして、私ども富山県として、前回の会議から今日までの間に、

再構築事業に必要な資金の額、あるいは調達方法について、富山地方鉄道と協議を行ってまいりました。

・　協議を踏まえた事業構造の変更案、あるいは費用負担について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】

資料３「富山地方鉄道鉄道線再構築事業の事業構造の変更（案）及び費用負担」について説明

【会長（新田知事）】

・　ありがとうございました。これは、冒頭に申しあげたように、費用負担についてご懸念を持つ自治体もあるということでしたので、私ども事務局として、今日まで富山地方鉄道と協議をしてきた、現時点での取りまとめ案ということでございます。

・　それでは、県と協議をしてきました富山地方鉄道の新庄社長よりご発言をお願いします。

【委員（富山地方鉄道社長）】

・　はい。富山地方鉄道の新庄です。よろしくお願いいたします。

・　冒頭、知事の挨拶にもありましたが、７月の会議において、当社の鉄道線を全線維持して再構築の検討を進めると確認されたことは、これは鉄道線を維持するのか、あるいは維持しないのかという大きな問題に対して、まずはご判断いただいたことになります。

・　ここまで当社の鉄道線に関し、知事、そして首長さんをはじめ、担当の皆様、そして有識者の先生方に時間をかけて議論いただきましたことに、改めて感謝申しあげます。

・　ここからは、鉄道をどうやって維持するのかの議論と、さらに鉄道を生かすために、どう再構築を進めるのかの議論に移っていくものと思っていますが、まずは鉄道を維持するために最も重要な事業構造の変更と費用負担についての当社の考え方についてお伝えします。

・　考えるにあたっては、当社の鉄道線の特徴をしっかり理解して、それに見合った内容にすることが大事だと思っております。

・　その大きな特徴は２つございまして、１つは路線の長さです。総距離が93.2キロということで非常に長いです。これは地方の民間鉄道では最長となります。

・　そしてもう１つは、平地から山岳地帯までの高低差が約500メートルもあることです。途中の山間区間では自然災害も発生しやすく、その場合でも迅速な復旧が求められます。

・　このように、当社の鉄道線の規模は非常に大きく、かつ勾配のきつい山間区間を含むことが特徴で、その保守管理にはかなりの経験と専門的な知識が必要となります。
・　よって、現場における維持管理の役割は当社が担うことが適切で、これまで鉄道事業者として培ってきたノウハウを生かしやすい、みなし上下分離方式が最も望ましいと考えております。
・　また、このみなし上下分離方式といいますと、鉄道を社会インフラと位置付け、その維持管理費用は関係自治体が負担するという考え方が一般的ではございます。
・　しかしながら、長大な鉄道線の維持管理には大変大きな費用がかかることを踏まえ、この費用負担についても、鉄道の果たす役割に基づき責任分担すべきと考えております。
・　鉄道は、通勤・通学や通院、買い物などを支える、地域が必要とする公共の移動サービスです。
・　一方で、当社にとっても地域の皆様の足となるとともに、利益を追求する事業であることは、これから先も変わらないと思っております。
・　これまでは、この異なった２つの役割全ての費用負担を、大変厳しい経営環境の中で民間企業である当社が背負ってきたわけですが、鉄道のこのような役割の違いに基づき、地域が必要とするための自治体の負担と、事業として必要とする当社の負担に分けて、その負担割合を、いずれにも偏らない各々２分の１とする考え方に、当社としては賛同いたします。
・　当社といたしましては、これらによって、まずは鉄道全線をしっかり維持し、さらに再構築事業で整備を進める新たな事業環境のもとで、公共としても、そして事業としても成り立つ鉄道運営に、県及び沿線の市町村と連携して取り組みたいと思っております。
・　富山地方鉄道からは以上です。よろしくお願いします。

【会長（新田知事）】
・　新庄社長、ありがとうございました。今ほど新庄社長から、大変力強いお言葉だったと受け止めております。
・　今、過去の経緯も含めて、それから今後は、営利事業と公共サービスの２つのことに県、市町村とともに取り組んでいく、そのような意見の表明だったと思います。
・　大変厳しい経営の中、社長からもご発言がありましたが、我々もそれは承知しているつもりでありますが、非常に大きなご決断をいただいたと私は受け止めております。
・　また、我々が目指そうとしている再構築事業を大いに活用することによって、収支改善につなげていこうという、そんな意思も示されたものと受け止

めております。ありがとうございました。
・　それでは、ここまでの説明に関して、ご意見やご質問がございましたら、順にご発言いただきたいと思いますが、まずは専門委員のお二人からお願いします。
・　それでは宇都宮専門委員お願いします。

【宇都宮専門委員】
・　関西大学の宇都宮でございます。
・　これまで会議に出席させていただきまして、本日、事業構造の協議結果が示されたわけでありますが、私としては、非常に望ましい形になったのではないかなと思っております。
・　と言いますのも、既に富山県交通戦略では、地域公共交通は公共サービスであると言ってきたわけです。どういう形で公と民が役割分担をするかということが重要になってきたわけですが、それが具体的に上下分離ということで示され、一つの形ができ上がったということかなと思います。
・　今回、みなし上下分離ですので、しかもそれを迅速にやることができるという意味でメリットがあるかと思います。
・　念のため、上下分離という言葉ですけれども、ともすると、なにか事業者の費用を官が負担するみたいな捉え方をしていらっしゃる方がいると思うんですが、そもそも上下分離とは本来どういうものだったのかというと、ヨーロッパでは、基本的に鉄道は社会インフラであるという考え方があります。
・　ただし、官が全てを抱えていては、逆に運行サービス面での改善や、効率化が図れなかったという課題がありました。
・　そのために出てきたのが上下分離です。インフラとして、公共サービスとして維持するけれども、民の力やアイデアをうまく活用して、より良いサービスをする。そのために出てきたのが上下分離なのですね。
・　従って、今まで富山地鉄さんがビジネスとしてやってきたものを助けるために上下分離をすることではないということをまず申しあげたいと思います。
・　繰り返しになりますけれども、今回初めて官と民の役割分担ができ、地鉄さんでは新庄社長からもお話があったとおり、これからも新たな知恵やビジネスとしての発想を持ちながら、良いアイデアで頑張っていただきたいと思います。
・　一方で、下を支える官については、そもそも鉄道は社会インフラであると地域交通戦略の中で言い切っているわけですから、地域づくり、まちづくりという観点に責任を持って鉄道に関わっていくわけです。
・　そうした意味で、今回の事業構造は、より望ましい形になったのではないかと思っております。

・　それから、資料３でもありましたとおり、地鉄も自らの事業として運営していくので、鉄道施設の維持管理費の半分を負担するということですが、これははっきり言って異例のことです。
・　これまで上下分離というのは、一般的にはインフラ部分を官が持つという考え方が基本であったわけですが、一歩、二歩踏み込んだ内容になっている。そういう意味でも、今回の富山地方鉄道の意気込みを感じた次第であります。
・　今回重要だと思うのは、そこまで新庄社長が発言された背景には、この会議も含めて、関係者が非常に結束をして、迅速に議論を進めてきたことが、結果的にこのような形につながったのかなということです。
・　よくあるのは、事業者の体力が尽きるまで議論を続けてしまうケースです。そうすると最終的に手術もできなくなってしまうわけです。
・　今回はそうではなく、ここにお集まりになっている委員の方や関係者の皆様のご尽力によって、非常に迅速に検討が進められたことが、こうした形に結びついたのだろうと思います。
・　改めて、本当に委員の皆様をはじめ、県の皆様、関係者の皆様がここまでかなり精力的に議論されて、ここに至ったという意味でも、私から感謝を申しあげたいと思います。
・　今後、全国でこういった議論が起こったときには、とにかく事業者に体力があるうちに、早く将来を見据えた議論を行うことが重要だということを示す一つの事例になったのではないかなと思っている次第であります。
・　私からのコメントは以上です。

【会長（新田知事）】
・　はい。宇都宮専門委員、ありがとうございました。次は、本田専門委員、よろしくお願いいたします。

【本田専門委員】
・　はい。富山大学の本田でございます。
・　資料３「富山地方鉄道鉄道線再構築事業の事業構造の変更（案）及び費用負担」について、ご説明ありがとうございました。
・　今の上下分離に関する説明も含めまして、宇都宮先生の方から大変詳しくコメントをいただきましたので、私の方からは短く述べさせていただきたいと思います。
・　まず、本検討会につきましては、県東部地域の関係者の皆様方が、富山地方鉄道のことを自分事として考える、大変有意義な場になっているということで評価しております。
・　前回の検討会では、再構築事業における費用負担のあり方について議論が

あったわけですけれども、本日の資料の中では、それを踏まえて事業構造の変更及び費用負担の案が示されました。

・　個人的には、今日のご説明を聞きまして、富山地方鉄道の再構築に向けて、大変心強く感じた次第でございます。

・　今後の地鉄の再構築を考える上では、維持管理が大変重要であることは言うまでもありませんが、施設の再構築に取り組むうえで、まず１点目に、先ほどもお話がございましたように、何よりもスピード感が求められるということ。

・　それから２点目としては、維持管理費の２分の１を負担するという、富山地方鉄道の維持管理に関する考え方の表明があったこと。

・　３点目、併せまして地鉄の鉄道事業に対する思い、意気込みですね。

・　４点目としては、沿線自治体の皆さんが自分事として再構築に関与することになることなどを勘案しますと、今回提案がございました「みなし上下分離方式」という事業構造につきましては、選択肢として良いのではないかと考えております。

・　なお、鉄道線全線を一体として取り扱うということにつきましても異論はございません。

・　ただ、さらに加えるならば、この後ご説明であると思いますけれども、現状の維持管理だけでは不十分で、列車の乗り心地改善や駅の施設改修など、今後は利用者の利便性向上につながってくる投資的要素というものも含めた維持管理を、ぜひ実現してほしいと思っております。簡単ですが、以上でございます。

【会長（新田知事）】

・　本田専門委員、ありがとうございました。

・　それでは続いて、沿線市町村長の皆様からご発言をお願いしたいと思います。まず、富山市長、お願いいたします。

【委員（富山市長）】

・　はい。ありがとうございました。富山市長の藤井です。

・　まず、今回、再構築事業に必要な資金の額及びその調達方法につきまして、富山県及び地鉄の方で十分協議されて、まとめていただきましたことに、心から感謝を申しあげたいと思います。

・　なお、新庄社長には、大変大きな決断をいただいたものと認識をしております。再構築に向けた強い決意も伺いましたし、我々もしっかり取り組んでいくと決意を新たにするところであります。

・　富山地方鉄道株式会社、そして富山県、沿線市町村の負担額が明らかになったということでありますので、今後は沿線市町村間の按分方法を早急に決

めていく必要があると心得ております。しっかりと議論していきたいと思います。以上です。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。次は、魚津市長お願いいたします。

【委員（魚津市長）】
・　はい。魚津市長の村椿です。まずは、今ほど藤井市長のお話にもありましたとおり、事業構造の変更や、その金額も示されたことによって、しっかりとスケール感が見えてきたということは、これから進めていく上での土台がしっかり出来たのだなと思いました。
・　それから、事業方式そのものは、「みなし上下分離方式」というのは妥当な方法ではなかろうかと私も思っております。
・　さらに、県と沿線７市町村、そして富山地方鉄道さんも維持管理費を負担するという考えを示していただいたことについては、本当に覚悟を示していただいたものだと思っております。非常に力強い意思を感じました。
・　そのスキームが合意された場合ですけれども、今ほど、富山市長からもありましたが、それでは 10 年間で負担する 19.5 億円を、単年度で言えば約 1.95 億円の、市町村別の費用負担額について、今後どのように決めていくことになるのかということは、やはりしっかりと詰めていく必要があるのではないかと思います。以上です。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。ここで一旦切らせていただきますけれども、今、村椿市長からお尋ねの、鉄道施設の維持管理費の市町村別の負担割合についてです。
・　鉄道施設の整備事業については既にルール化されております。一方で、鉄道施設の維持管理費のほうは、今回新たに整理する必要があると思います。
・　それも、時間があまりなくて、県もそうですが、各市町村の予算編成の時期を睨みながら整理する必要があると思います。
・　ちなみに先行事例として、城端線・氷見線の再構築事業の場合は、沿線４市で協議が行われて決定されました。
・　また、もう一つの例として、今年度の富山地方鉄道鉄道線ネットワーク維持事業補助金は、県が２億円、市町村が２億円で分担しておりますが、この２億円についても７市町村で協議されて負担割合を決定されたものと承知しております。
・　このような前例に従って、この７市町村の皆様の協議で、費用負担について整理をお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

【委員（富山市長）】

・　今ほど知事の方からご提案がありましたけれども、今お示しいただいた負担割合の協議の話は、３路線すべて富山市に関係がありますし、前回もそのように我々７市町村で協議をさせていただいたという経緯もありますので、富山市の方でまた事務局という形で、取り組ませていただければと思いますが、いかがでしょうか。

【会長（新田知事）】

・　ありがとうございます。ただいま藤井市長から、７市町村の維持管理費の負担割合につきまして、富山市が中心となって市町村間で協議をするというご提案をいただきましたが、よろしいでしょうか。
・　それでは、そのようにお願いしたいと思います。
・　次は滑川市、柿沢副市長お願いいたします。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】

・　本日は水野市長の代理として出席しております副市長の柿沢でございます。今日の会議に向けまして、代理ということもありまして、水野市長と十分に話をしてきたところであります。
・　そうした話の中で、再構築事業全般について、大きな観点から、今ほど知事からもありました按分を検討していくということも含めまして、少しお話をさせていただきたいと思います。
・　前回の会議では、鉄道線全線を対象に再構築事業の検討を進める方向性が確認されました。
・　滑川市といたしましても、先ほど地鉄の新庄社長からも経営に対する力強いご発言もございました。その方向性を踏まえたいと考えています。
・　ただし、再構築事業に対する滑川市の判断につきましては、前回の第２回会議におきまして、水野市長が現時点で賛成・反対という結論を滑川市としては出しているわけではないという発言をしておりましたとおりであり、今の時点において、まずはそのことを滑川市の状況として示したいと思います。
・　その上で、滑川市として最終的な判断をするにあたり、市民の声も踏まえまして、重要だと思う２点についてお話をさせていただきたいと思います。
・　まず１点目でございますけれども、10 年間の再構築事業実施計画の中で、毎年の評価と、必要に応じた改善・見直しの仕組みを取り入れていただきたいと思っております。
・　先ほど国のほうからの説明でも、制度的にはそのような仕組みがあると先ほどもお聞きしました。
・　滑川市では、市民や議会から、今の時点で決定した内容のままで 10 年間

続けることに対して、「大丈夫か？」という懸念の声を多くの市民や議会からいただいております。

・　このため、毎年、具体的に言えば利用状況や収支等に加えまして、実際に投資を行った投資効果などを評価し、必要があれば改善を行う。さらに、３年から５年程度を一つの目安の節目として、それまでの成果を総合的に評価し、必要があれば改善を行う。これは、今定める再構築を真に持続可能なものにするために必要な仕組みだと考えております。

・　続きまして２点目です。今まさに知事からご発言をいただきました、市町村間の負担割合の按分のことでございます。

・　この市町村間の按分につきましては、地鉄に対する各市町村の置かれた立場が大変異なっていると理解しておりまして、そのために市民ニーズも沿線市町村ごとに大きく異なっていると思っております。

・　例えば滑川市でいえば、あいの風とやま鉄道と地鉄本線が並行して走っております。こうしたことから、他の市町村とは市民の地鉄に対する利用状況も大きく異なっていると理解しております。

・　このため、市民からは地鉄への財政負担に対して大変厳しいご意見をいただいております。アンケートをとったところでは、全体の 52%が「行政負担をすべきではない」という結果でありました。

・　こうしたことから、市町村間の負担割合につきましては、滑川市としては、その地域がどれだけ地鉄から便益を受けているのかという視点を取り入れていただきたいと考えており、そのための客観的な指標の一つとしまして、市町村ごとの乗降客数を取り上げていただきたいなと思っております。

・　これにつきましては、前回、中川政策監から便益に関する説明がございました。その中で、便益を地域別に計測することはそもそも難しいと。しかしその便益に応じた負担は最も一般的で普通の考え方であると。

・　そして、それを推測するのは難しいので、客観的な指標、利用者数などを使うべきであるという説明もいただきました。そうしたことに基づいた滑川市としての一つの提案でございます。

・　もちろん、市町村ごとに先ほど申しあげたように事情が違いますし、様々な立場があるということも理解しています。そのため、乗降客数だけで全てを決めるということではありません。

・　しかし、滑川市としては、この乗降客数を、負担割合を検討する際の重要な指標として検討をお願いしたいという提案をさせていただきたいと思います。

・　また、先ほど富山市長からご意見をいただきまして、富山市で取りまとめをしていただくということでありますけれども、予算もありますので、できるだけ早くしないといけない。

・　そして、この負担割合こそが、実際の市町村一つ一つの具体的な負担額を決めるものであります。

・　この額が決まるからこそ、投資をできるかどうかの判断ができるものであり、できるだけ早く議論を進めてまいりたいと思います。
・　そのために富山市さんで事務局を担っていただくということで、大変ありがたく思っております。
・　そうした中で、早く進めるためにも、これまでも実務者会議は副市長が出席し、担ってまいりました。これからも副市長会議という形で実施していくということも一つの方法ではないかと考えております。
・　滑川市からは以上の２点でございますけれども、こうした点について皆様からご了解をいただけるのであれば、滑川市としましても再構築事業に取り組んでいくことに賛成したいと思っています。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。
・　柿沢副市長から大きな投げかけがありましたので、またここで一回切らせていただきたいと思います。
・　まず、副市長からは、全線一体で再構築事業を検討していくということについては、滑川市としても異存はないという前提で２つほど仰いました。
・　まず、10 年間で状況も変わって、実施計画を変更する必要が出てくることもあるのではないかということでありますが、それはそのとおりだと思いますが、冒頭、秋山鉄道部長から、鉄道事業再構築実施計画の変更の仕組みについては法律に明記されているという説明をいただきました。
・　軽微な変更以外は国土交通省の認定を受けなければならないとされているということでございます。具体的な変更手続きについても省令で明記されているということであります。
・　また、先行の事例で申しあげますと、城端線・氷見線の件ですけれども、これは法改正後の第１号認定ということで認めていただきました。その後もいくつもの認定事例があるわけですが、今のところまだ認定されてからそれぞれ数年ですから、変更認定されたケースはないということでありますが、先ほども繰り返しになりますが、認定以降 10 年間計画変更ができないわけではないということでございます。
・　では城端線・氷見線で今どんなことをやっているのかと言いますと、計画の認定を受けた後も、定期的に実施計画の策定に携わった県、沿線４市、鉄道事業者を委員とする会議体を立ち上げ、議論しています。
・　鉄道事業再構築事業の進捗状況をオープンにし、マスコミさんも入ってもらっていますが、評価などを行って、透明性を確保しているということを申しあげたいと思います。
・　今回の富山地方鉄道の再構築においても、認定後にこのような会議体を設け、既に法に基づいた変更認定の仕組みもある中で、再構築実施計画に評

価・見直しの仕組みを設けるよりは、取組みの状況や進捗をオープンにし、衆人環視のもとで運営していくことのほうが実効性も保てるのではないかと思います。

・　なので、再構築実施計画の中にあえて明記をしなくても、認定後の変更が可能だと法律にも明記されているわけですから、柿沢副市長が仰った１点目、計画の中に変更できるとするということを盛り込む必要は、私はないのではないかと思います。皆さんのご意見もお聞かせいただければと思います。

・　それから、市町村の負担割合ですけども、これは色々な考え方があって、色んなデータのとり方もあると思いますが、その中に滑川市としては乗降客数というファクターを入れたらどうかというご提案だったと思います。

・　これについてはどうでしょうか。先ほど藤井市長から、富山市が事務局として取りまとめていただくと仰いましたが。

【委員（富山市長）】

・　柿沢副市長からご提案いただきましたけれども、まさに負担按分を決めるには、たくさんの指標があると思います。例えば単線換算キロ等も重要な指標になり得ますので、柿沢副市長のご提案も含めて、事務レベルというか、先ほど副市長レベルと言われましたけど、どこになるかも含めて、早急に首長が主ではなくて、より実務的なレベルでというか、そういったところで侃侃諤諤の議論をして、早急に詰めていけば、よりよいものになっていくのではないかと思いました。

・　富山市で事務局を担わせていただけるのであれば、しっかりと早く進めてまいりたいと思っています。

【会長（新田知事）】

・　藤井市長ありがとうございました。それでは２点目については、そのようにご理解いただければと思います。

・　再び１点目に戻りますが、今、我々が作ろうとしている実施計画の中に「途中で変更します」ということを盛り込む必要は、私はあまり感じられません。

・　それは法律の中で明記されており、手続きまで盛り込まれているわけですから、それをお示しすれば、地元の市民の皆さんや経済界の皆さん、あるいは議会の皆さんにもご理解を得られるのではないでしょうか。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】

・　私が聞いたところによると、城端線・氷見線につきましては、計画の中に評価、見直しを行っていくということが普通に盛り込まれていると聞いてお

りますし、総合計画やその他色んな計画におきましても、ＰＤＣＡサイクルによって、Plan、Do、Check、Action ということで必ずチェック、評価しながら進めていくということが、計画をより効果的なものにしていくために必要なものであると理解しております。

・　これはある意味、普通の仕組みではないかと思っておりますので、見直しするというのはより良いものに改善していくということでございまして、なくすとかいうことではない。

・　より良い再構築事業に改善していくためには、普通の仕組みとしてＰＤＣＡサイクルというものを設けていくべきだと思っておりますので、ぜひ表記していただきたいと考えております。

【会長（新田知事）】

・　事務局からいまの副市長のご発言についてお願いします。

【事務局（田中交通政策局長）】

・　今、柿沢副市長から、城端線・氷見線の再構築実施計画に記載があるのではないかということでしたので、私いま手元に持っておりますので読み上げますと、「本計画に基づく事業の進捗状況や、事業主体の変更に向けた協議を踏まえて、本計画期間中であっても適宜計画の見直しを行いながら、鉄道事業再構築事業を実施する。」この２行が書かれていることをおそらく指しておられると思います。

・　これについては他の計画にも比較的このような文言が書かれておりまして、これは抜本的な見直しではなく、事業が進む中で適宜見直しを行っていくという趣旨の記載であります。

・　実際にはどのようにやっているかと言いますと、会長からもお話がありましたけど、再構築認定後も、実施計画に携わったメンバーで会議を立ち上げ、大きな見直しがある場合には、マスコミオープンな場で皆さんに議論した上で計画を見直していくということになります。

・　従いまして、城端線・氷見線の計画に書いてある２行は、当初の質問の趣旨とは異なる内容であることをご理解いただければと思います。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】

・　私はより良いものにするために申しあげているわけでありまして、城端線・氷見線でも盛り込まれていて、実際に行われているということは大変素晴らしいとことだと思っております。

・　会議体を設けて、実際のこれまでの進捗状況を調べ、評価し、もっとこうした方がいいのではないかというように現実的に改善が行われているわけであります。私はそうした良いことをやるということを、きちんと計画の中に

普通に書くべきだと思っている。

・　抜本的に計画を見直すとか言っているわけでは全くありません。評価することによって、施策と施策の組み合わせ方や、もっとこうした取組みを加えれば目標により近づけるのではないかといった改善を一歩一歩進めていきましょうということを書くだけということだと思っております。これを是非ともお願いしたいと思います。

【会長（新田知事）】

・　ありがとうございます。それはまさに城端線・氷見線再構築会議でやっていることなんですよ。ＩＣカード入れましょうとか、新しい車両を作りましょうとか、デザインをどうしましょうとか。まさにそれを衆人環視のもとで行っているんです。

・　再構築実施計画を作ったメンバーが、そのままその後もしっかり責任を持って衆人環視のもとで議論をしている。まさに柿沢副市長が仰るような、より良くするためにどうしようかということをやっている。それが法律にも明記されているということなので、拘られる理由がちょっとよく分からないですけどね。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】

・　私はそういったことを真剣に議論していくということの担保のためにも、計画に書くべきだと。書きたくないというのは、何かそれを書くと、やることが義務化されて、改善ということに対して、あまり縛られたくないというか、逃げているというふうにしか思えません。

・　だから普通によりよいものにしていくという仕組みが、どこの計画にも普通にあるわけなんです。

・　ですから、今の地鉄の再構築事業というのはすごく大事な事業で、普通の事業よりかなり高いレベルのとても大事な事業だと思っております。ですから、他の計画よりももっともっとしっかりと担保して、きちっと計画の中に書いて、そして真剣に、毎年評価し、改善を進めていく。

・　私はこれが大事だと思うからこそ、是非これを書き込んでいただいて、もちろん会議体を設けて議論していくという今の方法、実際にやっていることと一緒なんですけど、それだけ一生懸命やっているのであれば、その一生懸命やっていることをまさに書いてもらうだけのことだと思っております。

【会長（新田知事）】

・　先ほど事務局で読み上げた現行の城端線・氷見線の計画に書いてある文言、それでどうなのでしょうか。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】
・　ですから今ほど申しあげたように実際やっている通りのことをきちっと書かないと、今の規定の文言だけだとやってもやらなくてもいいことになる。せっかく会議体まで設けて、きちっと評価して、改善の取組みをやっていらっしゃるわけだから、そういうことを、他の計画でさえ書いてあるのに、どうしてこの大事な再構築事業の計画にもっと明確に書かないのか。
・　要は我々自身が毎年真剣に考えていこうよっていうことを、本当にしっかりと自分の心に明示するためにしっかりと位置付けましょうということを言っているだけです。どうしてこれが賛成いただけないのかということが全くわかりません。

【会長（新田知事）】
・　ちょっとすれ違っていますね。では事務局から。

【事務局（田中交通政策局長）】
・　補足させていただきます。
・　先ほど申しあげた、「本計画に基づく事業の進捗状況や、事業主体の変更に向けた協議を踏まえて、本計画期間中であっても適宜計画の見直しを行いながら、鉄道事業再構築事業を実施する。」これについては、書かないと言っているわけではなくて、当然記載される内容です。なので、それでよろしいのではないでしょうか。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】
・　要は今言われた通り、見直しをするという規定を書くということですね。

【事務局（田中交通政策局長）】
・　今申しあげた通りなので、適宜計画の見直しを行いながら鉄道事業再構築事業を実施すると。それははっきり城端線・氷見線の場合も書いてあるので、富山地方鉄道には書かないよとか、そういうことではございません。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】
・　そういうことであれば、もっとわかりやすく説明いただければ最初からそれでいいですよって言えたので、何か無駄な時間を過ごしてしまって。
・　ただ、私としてはここを大事だと言っている意味合いは説明させていただける時間になったかなということで、それはそれでよかったかなと思っておりますので、ありがとうございます。

【事務局（田中交通政策局長）】
・　事務局としては不十分な説明でした。それは申し訳ありません。同じでございます。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。それでは次は黒部市長からお願いいたします。

【委員（黒部市長）】
・　はい。黒部市でございます。今日の議題として事業構造の変更という点について、黒部市としては、提案された内容に異論はございませんので、しっかりやっていきたいと思っております。
・　それから、もう１点の今少しお話がありました、各市町村の負担については、富山市さんが中心となって進めていただくということで、黒部市としても便益という考え方や、他の路線での事例、富山地方鉄道でこれまで行ってきた考え方なども含めて意見を出していきたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。それでは、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。そうですね、少ししゃべらせていただきたいのですが、これ、しっかり議事録に残しておいてください。
・　まず、資料の配信が遅過ぎます。これを見て、私、この場で「この言葉の定義は何ですか」という時間を皆さんがいらっしゃる場で使いたくないんです。そういうすり合わせは、この会議の前に終わらせたいんです。
・　その定義を把握した上で私はこの場に臨みたいのに、また資料の配布が遅い。これ、議事録にしっかり残しておいてください。今回だけじゃないです。以前にも伝えました。
・　その上で、言葉の確認をさせていただくことについて、まず、ご参加いただいている皆様、委員の皆様には申し訳ないですが、お付き合いいただきたいと思います。
・　資料３のポツの２つ目に書かれている内容ですが、まず、地鉄さんとしてこの半分を負担するという、その覚悟はすごいなと感じております。加えて、物価上昇の影響は、維持管理費の減少や外注工事の見直し等により対応すると記載がなされております。
・　この文言についても、すごい覚悟を感じるところです。これは地鉄さんに対してはそういう気持ちでありますが、現在、様々な物価高騰や人件費高騰

で、私ども舟橋村においても、工事をどうするかというような検討がなされている事案を抱えているほどです。
・　この維持管理費の減少は、具体的に資料４にも関わってくる話になるんですが、レールや枕木などの機能が向上することによって見込まれると私は読み解いたのですが、この減少額を今の時点でどのぐらいを見込んでおられるのかというところが少し分からなかったので、もし試算があれば教えてほしいというのがまず１点目です。
・　続いて２点目なのですが、この「外注工事の見直し等」という記載が、どういうことを指しているのか分からなかったので、その点のご説明をいただきたいなと考えております。まず、この２点です。

【会長（新田知事）】
・　それは、地鉄さんへの質問ということですか。

【委員（舟橋村長）】
・　こちらは事務局が出されている資料という認識ですので、事務局が承知している内容だと思っております。会長におかれましては、適切な方に回答を求めていただきたいと思います。

【会長（新田知事）】
・　はい、分かりました。それでは、事務局からお願いします。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】
・　はい。事務局からお答えします。
・　これは地鉄さんと協議した結果のもので、細かいところの減少額というのは今後の状況を見てということになりますが、基本的には今後資料４でご説明しますが、再構築事業によってレールや枕木等の機能向上が図られるということで、維持管理費もその分減少していくのではないかということです。
・　また、地鉄さんの方からは、外注工事みたいなもの、こういったものの見直しといったことについてもお話を伺っております。発注の仕方ですとか、入札の方法ですとか、色々あると思うのですが、そういうところを少し見直して、この物価上昇幅を吸収していきたいというような意気込み、覚悟を伺っております。以上です。

【委員（舟橋村長）】
・　はい。ありがとうございます。今ほどの回答ですと、試算はないということでよろしいですよね。
・　地鉄さんが、今後、価格上昇による金額の上昇分を被っていきますと書か

れている一文だと思うのですが、そこの部分の読みとして非常に弱いのではないかと思うのですが、その辺はいいのでしょうか。
・　これは地鉄さんの意気込みとしてお伺いしたいのですけど。そういう流れでいいのかなという疑問点があるので確認をさせていただきたいと思います。

【委員（富山地方鉄道社長）】
・　舟橋村長ご指摘のとおり、現在試算はできてないのですけれども、当社は民間会社ですので、状況によって柔軟に対処しております。
・　例えば、これでもしもなかなか維持できない、維持と黒字かというのはまた違うと思うのですけれども、維持するための、今、施策としてご賛同いただいている中で、それが少しこういったことが影響して厳しくなった場合は、維持管理要員、例えば一般管理部門を少し効率化を図るということもあります。
・　あるいは外注工事につきましても、今ほどありましたように、発注の仕方を見直すなどによって、経費の節減を図るということもあります。その都度対処していくということしか、私は今の段階ではお話しできないと思っております。

【委員（舟橋村長）】
・　ありがとうございます。覚悟は、私は非常に評価しておりますが、これが地鉄さんの経営に対して過大な影響が出なければいいなと思っております。
・　確認したかったのは以上の２点です

【会長（新田知事）】
・　はい。ありがとうございました。それでは、中川町長お願いします。

【委員（上市町長）】
・　私の方からも、先ほどから出ておりますが、新庄社長さんの英断が、非常に強く町民の皆さんにもお話しできる材料だなと思っています。そういう中で、富山県と市町村の負担割合について、どなたも仰いませんけれども、さっきから市町村間の負担割合については議論が出ているわけですが、県と市町村の負担割合の件については、全く出ていない。
・　本来は、令和８年度の６億円の負担をするときも、地鉄と県と市町村が３分の１ずつということで、とりあえず予算計上ということになりました。そういうことからすると、今地鉄さんが２分の１負担しますよという時になって、県が残りの２分の１、所謂全体の４分の１を負担しますよということになると、県の負担は減ったわけですよね。

・　僕はここで、地鉄さんがこれだけ頑張ったのだから、県も全体事業費の３分の１、これだけ出しましょうという、思いを聞きたかったのですね。
・　そうするとどうなるかというと、地鉄が６分の３、県が６分の２、これは３分の１というスタンスは変わらないわけですよ。
・　市町村の負担が６分の１ということで、沿線７市町村合わせても、富山県には追いつけないのですから。私どものように財政力の弱い町は、今後この事業だけでも 10 年間新たに負担をしていくことになります。
・　だから、負担をしないと言うわけではないですけれども、県の置かれている立場と市町村の置かれている立場がありますので、私どももやっぱり町民の皆さんにお話をする時に。
・　町民の皆さんは、はっきり言いまして、地鉄さんが滑川までに自力で運行しますよと仰ったとき、上市町の負担は発生しないという認識を持っておられる方もたくさんいるわけです。今その話をなんども繰り返すのもなんですから言いませんけれども。
・　ですので、県さんは全体事業費の３分の１という負担割合に変えていただきたいなと私は思っております。
・　この件については、市町村の皆さん方の思いを是非ともお聞かせいただきたいと思います。よろしくお願いします。

【会長（新田知事）】
・　はい。ありがとうございました。それでは最後に、立山町長お願いします。

【委員（立山町長）】
・　私は、按分の問題に関して、滑川市長代理の柿沢さんにご質問したいです。
・　地鉄からどれだけの便益を受けているかという中で、例として乗降客数を挙げておられました。乗降客数というのは、滑川市民の数なのか、立山町民の数なのか、それともそれ以外も含めるのかで大きく違ってくると思います。
・　これから投資についても話が出てきますが、かねてから申しあげておりますように、県道を整備されるときには、ルールどおり私どもも負担金を払っています。上市町までのまでは負担金を払っていない。
・　だけども、その県道ができて、車がたくさん増えたから、つまり便利になったからといって、増えた分だけ負担金が増えるというのは、ちょっとどうかと。
・　我々は、立山町民の人たちが電車を利用する、そういう人たちのために負担をしているけれども。

・　これから多分、地鉄さんにおかれましては、どれだけ定期外のお客様に利用していただくかと。昨年の決算が良かったのは、先般も説明会がありましたけれども、定期利用ではなく、定期外の観光客の方々にたくさん乗っていただいたおかげで、利益が出たと。これからはそういう時代かと思います。
・　つまり、再構築事業で様々な投資をすることによって観光客の方々が増えたら、増えたおかげで電車の乗客数が増えたから負担しろとなったら、それはやっていられないわけでありまして、努力したら逆に負担が増えるというのは、とても呑めないです。
・　ただ、やっぱり私どもは、町民の皆さん、特に高校生の方々が電車に乗れる、もしくは安く乗れる、もっと本数も多い、そういったことに対してはしっかりと負担をしていこうと思っておりますので、そこまで考えておられるのであれば、これから富山市長さんが色々調整していただくことになると思いますが、我々は町民、市民のために負担をするんだということを、ぜひご理解いただいた上で、私はそれを申しあげたいと思います。
・　乗降客数は、その駅に町民がどれだけ乗ったか、村民がどれだけ乗ったかという考え方であるならば、賛同と言うか、理解はできます。それ以外の人たちが増える部分まで負担と言われたら、それはちょっとどうかなと。私は有権者の方々になかなか説明できないなと思います。

【委員（滑川市副市長）※市長代理】
・　ご質問を受けましたので、発言いたします。
・　私は両方だと思っています。必ずしも町民だけではなくて、観光客についても便益だと思っています。というのは、市民にとって生活上の便益があるということに加えて、観光客が来ることで地域活性化の効果があるわけであります。
・　それは地鉄が運行することによって、それだけの効果が生じているということであって、そういうものも合わせたもので、その地域がそれだけの恩恵を受けている。だから、投資する価値があるということになると思っています。
・　ただ、「利用者が増えたら負担も増える」ということについては、仰るとおりだと思います。インセンティブが働かなくなるのではないかというご指摘だと思いますが、それもそのとおりです。
・　例えば、その辺を工夫する方法とか、別の評価指標との組み合わせとか。工夫する方法としては、例えば３か年平均を使う、あるいは…

【会長（新田知事）】
・　すみません、その議論は、またの機会で

【委員（滑川市副市長）※市長代理】
・　すみません。それはまた負担割合の検討会議でまた議論させていただきたいと思います。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございます。それでは、一通りご意見を伺いましたが。

【委員（上市町長）】
・　県と市町村の負担割合の件、意見を聞いていただきたい。

【会長（新田知事）】
・　いや、それについてはですね、はっきり申しあげまして、これまですべて県と市町村が１対１ということでやってきました。
・　まず、今地鉄さんに補助しているハード整備、これも事業者の負担はないのですけれども、国の補助を除いた部分については県と７市町村で１対１の割合です。
・　それから、今年度のネットワーク維持補助金、県と市町村で２億円ずつ負担していますが、これも県と市町村で１対１ということでやっています。
・　先行事例である城端線・氷見線再構築、あいの風とやま鉄道の経営安定基金についても、県と市町村の負担割合は１対１ということでやってきました。
・　今回、町長がおっしゃった地鉄さんのご英断ということは、確かにあります。でも、そのご英断の効果は、県にももちろんありますが、市町村にもあるというところを、ぜひご理解いただきたいと思います。
・　なので、ここは県と沿線市町村の負担割合１対１という原則は、引き続き維持していきたいと考えております。

【委員（上市町長）】
・　「みなし上下分離方式」というのは、県として初めての事例になってくるわけですよね。町民は、10 年間もこの負担が新たに発生するということは、想像していないわけですよね。
・　やっぱり私どもみたいに、小さい町で財政力の弱いところでは、今後 10 年間、新たな負担が発生するというのは、やっぱり極力少ない額でやっていかないといけない。
・　今までも地鉄さんのために、利用者のために、新駅をつくったり、パーク＆ライドを整備したり、色んな利用促進の事業もやってきた。
・　そういうことで利用促進をさらにしていきたいということで努力をしてきたという経緯があるわけですから、そういう意味では、やっぱり県さんに

は、元々の全体事業費の３分の１という割合を負担していただきたいというのが私の思いです。

【会長（新田知事）】
・　お気持ちは分かります。私どもも、例えば立山黒部アルペンルートを維持していくためにも、私どもの負担でいろんなことをやっています。
・　それぞれでやっていることなんですが、今回のこの件についての負担割合、県と沿線市町村の１対１という割合をここで変えるというのはいかがなものかというふうに思います。

【委員（上市町長）】
・　市町村長の皆さん、どうですか。

【委員（富山市長）】
・　知事の方から、あれだけ前例を出されたので、中川町長の思いは我々も十分汲み取っていますけれども、あとは市町村間の負担割合の中で、我々の投資をどのように按分していくかということをやっていけば。
・　中川町長からも、上市町におけるまちづくりを十分やっておられるというお話も聞きましたので、それはそれとして、知事の方からこういうご提案で前例もこれだけ出されたので、それに従ってやっていけばいいのではないかなと思っています。私からは以上です。

【会長（新田知事）】
・　はい。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。
・　それでは、本日の大きなテーマの一つである事業構造の変更についてお諮りしたいと思います。
・　事業構造については、鉄道線全線で「みなし上下分離方式」とすると。そして地鉄さんのご英断も踏まえて、県及び沿線７市町村において、鉄道施設維持管理費の２分の１を負担する方向で検討を進めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。
・　ありがとうございます。

４　議事（３）再構築国庫補助事業費及び費用負担について

【会長（新田知事）】
・　それでは議事の（３）に移ります。再構築国庫補助事業費及び費用負担について、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４「再構築国庫補助事業費及び費用負担」について説明

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。
・　今ほどの説明資料の中に、地鉄さんからご提案のクレジットカードによる乗車サービス導入が含まれていました。これについて新庄委員から補足説明をいただけますでしょうか。

【委員（富山地方鉄道社長）】
資料５「鉄道線クレジットタッチ決済の導入による各種施策、鉄道線の利便性向上」について説明

【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、ここまでの説明について、ご質問、ご意見ありましたら。

【委員（舟橋村長）】
・　すみません、ちょっと確認から入らせていただきます。
・　必要な金額が、10 年で 50.8 億円と記載があって、その上に、①中古車両導入云々で 21.8 億円、タッチ決済の導入が７億円で、差し引きすると 28 億円という数字が宙ぶらりんな数字なんですけれども。
・　文中から読み取ると、この 28 億円という金額がレールや枕木などの機能向上に使われるという認識でよろしいのかなと思って、この資料を読んだのですが、まず、その確認をお願いします。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】
・　はい。お見込みのとおりでございまして、こちらに書いてある中古車両やタッチ決済以外の部分につきましては、レール、枕木の交換とか、構造物の長寿命化、そういった今やっているものを、国庫補助３分の１から２分の１に振り替えたものを計上しているということでございます。

【委員（舟橋村長）】
・　ありがとうございます。レールや枕木などの機能向上の説明のときに、「乗り心地向上」というような説明があったと思うのですが、これの主たる目的は何ですか。
・　利便性向上ではないとは思いつつ、乗り心地向上なのか、それとも維持管理費の減少なのか、それとも全部なのか。どこに主眼を置かれているのか知

りたいんですけれども。

【事務局（板屋広域交通・新幹線政策課長）】
・　基本的にはこれまでの安全性・快適性というところで、乗り心地改善がなされる。乗り心地が改善されれば、乗客の増加にもつながるというような前提で、これまでも取り組んできております。

【委員（舟橋村長）】
・　ありがとうございます。これが仰ったとおり、利用客を増やすための取組なのか、いわゆる今ある現状のクオリティを上げるための手法なのかというのが、よくよく読んでいて、いつも混乱するんですね。
・　なぜかというと、例えば乗り心地が良い、悪いがあると思うのですけれども、例えば、路線が二つあって、乗り心地が良い路線、悪い路線があれば、悪い方を利用せずに、良い方を利用しよう。即ち良い方の需要は増えると思うのですけれども。
・　先般、舟橋村でもアンケートを取ったとおり、乗り心地を向上したからといって、そこまで利用が増えるのかという疑問を解消できる材料を私は持っていなかったので、もしそういったものがあれば、この場じゃなくてもいいので、これ以降示して欲しいと思っています。
・　同時に、タッチ決済も、現状デイリーユースしている方、定期利用者なのかエコマイカ利用者なのか分からないですけども、そういう方はさらに便利になるかもしれないと思いますが、例えば観光客の方って、そもそも例えば立山へ行こうと思って富山に来られた方が、「現金だから立山へ行くのをやめよう」という判断を果たしてするのかどうなのかと考えると、私旅行で県外へ行ったときに、「キャッシュレスが使えないから行くのをやめよう」という判断にはあまりならないと思っているんですよ。
・　キャッシュレスにしたからといって、観光の方がそれほど抜本的に増える施策なのかというところは、ちょっと疑問を感じているので、これについても先行して導入されている地方の鉄道会社さんもあると思うので、何か資料をいただきたいと思います。
・　それを踏まえて、この７億円という投資が、それに見合う投資なのかという判断をしなくちゃいけないかなと思いますので、
・　すみません、この場で資料をくださいというわけではなくて、以降、どこかのタイミングでいただきたいというお願いをいたしますので、対応をよろしくお願いします。

【会長（新田知事）】
・　それはまた追って対応ということでお願いします。ありがとうございま

す。
・　その他いかがでしょうか。それではここで再度、ここまでのところで専門委員のご意見をお聞きしたいと思います。宇都宮委員からお願いします。

【宇都宮専門委員】
・　今、舟橋村長から色々ご指摘がありましたけれども、いずれにしても前向きに利用者を増やす、あるいは色んなことをやろうというものが出てきました。
・　今まで日々のオペレーションだけで精いっぱいであった地鉄さんが、上下分離により、まさに地域に支えられながら、本来のプロフェッショナルな運行サービス事業者として、新しいアイデアを出してきたな感じています。
・　他の事例でもそうなのですが、上下分離をすると、社員の士気が上がって、新しいアイデアが出てくるんです。
・　相撲に例えれば、これまではとにかく汗水かいて、土俵だけ固めて相撲は取れず終わっていたお相撲さんだったわけですが、土俵が固まっていれば、あとは土俵の上でいかに良いパフォーマンスかに注力できるようになるわけです。
・　今回の上下分離を含めた決定から、次の動きが新しく出ているということを感じた次第です。
・　もう１点です。新庄委員も今後いろいろ協議をしなければならないと仰いました。
・　ぜひ、これからはインフラ部分は地域が支えるわけですから、地域の将来を見据えて、あるアイデアに対して、「いや、こういうアイデアもある」とか、「もっとこういうアイデアがあったほうがいい」とか、いろんな議論を事業者と自治体の皆さんとでディスカッションしながら、より良いものにしていくことを期待したいと思います。以上です。

【会長（新田知事）】
・　ありがとうございました。
・　本田専門委員、お願いいたします。

【本田専門委員】
・　私も今回のこの事業につきましては、大変評価したいと考えております。
・　今後のこの鉄道事業再構築事業の実施にあたって重要なことというのは、やはり沿線自治体と交通事業者の緊密な連携ということになろうかなと思います。
・　利用者の利便性を向上させるためには、現状のサービス水準にとどまらず、道路事業と同じように、鉄道事業に対する継続的な投資が行えるかどう

かではないかなと思っています。
・　その中で、資料４と資料５なんですけれども、今も渡辺村長からお話がありましたけれども、乗り心地の改善です。
・　私自身は、例えば車からの転換を考えた場合、やっぱりこの乗り心地の改善っていうのは絶対に必要だと思います。車はものすごく乗り心地が良いですから。
・　それも含めてですけれども、詳細な説明がございました、クレジットカード決済などによります料金収受システムの改善、それから車両の更新、駅舎の改修、駐車場整備など、様々な鉄道施設の機能向上っていうのがあると思うんですけども、これらというのは、やはり再構築としては不可欠な内容だと思っております。
・　併せまして、自治体が駅の施設とか、駅周辺のまちづくりを進めることによりまして、沿線住民の方々の鉄道利用の機会をしっかり作っていくということが必須であるのではないかなと考えます。
・　やはりハード対策だけではなくて、ソフト対策にも取り組まないと、本当の再構築というのは実現できないと思いますので、沿線自治体で策定されております都市マスタープランや立地適正化計画に、鉄道の再構築を位置付けて、まちづくりを進めてもらえたらと思うところでございます。
・　富山地鉄さんが今よりも良くなるためには、この自治体のまちづくりとの連携という視点は重要になってくるのではないかと思います。
・　特に、この鉄道駅を中心としたまちづくりの発想というものを重要視していただきたいなと思っています。
・　最後に、新庄社長の方から先ほどご説明ありましたように、鉄道利用の活性化のためには、料金とダイヤ、大変重要な要素であると思いますので、ぜひ再構築事業の中では、料金の割引とか、大幅なダイヤ改正、こういったものが実現できることを期待したいと思います。

【会長（新田知事）】
・　はい。本田専門委員、ありがとうございました。
・　それでは、その他首長さん方ご意見等があれば。よろしいでしょうか。
・　それでは、先ほど事業構造についてお諮りしましたが、次に利用者の利便の確保の取組についてお諮りをさせていただきます。
・　富山地方鉄道さんから提案のありましたクレジットカード乗車によるサービスについて、鉄道線全線で導入する方向で検討を進めるということでご賛同いただけますでしょうか。
・　はい、ありがとうございます。それでは、そのように進めるということにします。
・　本日は、費用負担の前提となります鉄道施設の維持管理費に加えまして、

再構築事業費、鉄道施設の機能向上の概算の規模が明らかとなりました。
・　これらも踏まえて、鉄道線全線を対象に、具体的な再構築実施計画の策定を進めていきたいと思いますが、これについてはいかがでしょうか。
・　これも了解いただいたということにさせていただきます。
・　それでは、今後、実施計画の策定を進めるにあたりまして、沿線自治体の皆様には特に次の事項についてお願いをしたいと思います。
・　本線についてですが、本日資料４の２に記載の再構築事業の駅舎改修等の鉄道施設整備については、負担割合のみを今日は了承いただきました。今後は具体化に向けた検討・調整をそれぞれ進めていただければと思います。
・　また、立山線と不二越上滝線についても、再構築国庫補助事業費及び費用負担について、部会でのご検討をまたお願いをいたします。
・　最後に、本日の議論を踏まえまして、オブザーバーの秋山鉄道部長から、実施計画の策定に向けた観点から補足や意見がございましたら、ご発言いただければ幸いです。

【オブザーバー（北陸信越運輸局秋山鉄道部長）】
・　先ほど知事から再構築実施計画の策定に向けて進んでいくという発言がございましたけれども、今後実施していくにあたりまして、地域交通法第 23 条に基づきまして、地域公共交通計画に富山地方鉄道鉄道線に関する鉄道事業再構築事業に関する事項を規定することが必要となってまいります。
・　本日説明いたしました資料２の４ページ目に第 23 条がありますけれども、この下線のところです。
・　地域公共交通計画への規定の仕方も色々ございますけれども、これにつきましても、引き続き皆さんでご検討いただければと思います。以上になります。

【会長（新田知事）】
・　はい。秋山鉄道部長、ありがとうございます。
・　今ご紹介がありました、地域公共交通計画に定めるということ、これは初耳ではないかと思いますが、こういう手続きが要るということで、これについてはご心配のないように、我々も共に考えていきたいと思います。
・　それでは、次回は 11 月頃と考えております。予算のこともありますので、その時期にぜひ開催させていただきたいと思います。
・　今ほど秋山部長からご指摘いただきました地域公共交通計画も含めて、鉄道線全線を対象とした再構築事業実施計画の素案について、私どもで準備をいたしますので、11 月頃に協議をさせていただきたいと思います。
・　それでは、本日の議事、予定より大幅に延びてしまいました。私の不手際をお詫びしまして、本日の議事を終了させていただきます。
・　どうもありがとうございました。

以上