

第1回 富山地方鉄道鉄道線再構築検討会（議事録）

日 時 令和8年5月18日（月）16:00～16:55

場 所 富山県民会館 401号室

出席者 出席者名簿のとおり

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1回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会を開催いたします。開会にあたりまして、新田知事からご挨拶申し上げます。

2 挨拶

【新田知事】

- ・ 本日第1回目の富山地方鉄道鉄道線再構築検討会を開催しましたところ、皆様、ご多忙のところ、お集まりいただきましてありがとうございます。また、このたびは仕立て直しての会議となりますが、この会議の設置にあたりまして、関西大学の宇都宮浄人教授、また、富山大学の本田豊教授におかれましては、専門委員へのご就任をご快諾いただきました。また、北陸信越運輸局の秋山敬介鉄道部長には、オブザーバーとしての就任を快く快諾いただきました。ありがとうございます。
- ・ さて、「富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会」につきましては、昨年度、藤井富山市長が沿線自治体を代表して、会長を務められ、路線ごとの分科会において、地域での議論が進められてきたところです。
- ・ 今後再構築に向けてさらに調査・検討を進める段階に入ること、また県東部の広域的な鉄道ネットワークとして検討することから、このたび、藤井市長からバトンタッチを受けまして、県が事務局となる新たな検討組織として「再構築検討会」を立ち上げることとなりました。
- ・ 県としては、城端線・氷見線で再構築事業の認定を受けた経験、また、県の地域交通戦略を策定した立場から、各路線における検討状況につきまして、国や学識経験者の専門的なご意見をいただきながら、沿線の市町村、或いは鉄道事業者の皆さんとともに戦略の考え方に沿って議論を進め、持続可能で最適な地域交通サービスの実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。
- ・ 富山県から若年層の首都圏への流出が止まらないわけではありますが、いつの日か、彼ら彼女らが富山に戻ってくるときに「やはり公共交通があって便利だね」そう思ってもらえるように、またこれから2040年頃を見据えますと、AIが社会実装されて、首都圏では数百万人規模で、ホワイトカラーの方々がAIに代替されるということも予想されております。

- ・ そういった方々の受け皿として、富山県もぜひやっていきたいと思いますが、その時にやはり首都圏では、皆さん、公共交通での移動に慣れておられる。「富山県には全部の市町村に公共交通があるんだよね」ということが一つのいわば県のアドバンテージになる。そんなことを目指してまいりたいと思います。
- ・ 本日はこの検討会に続きまして、本線の部会を開催することも、ご了承いただいております。本線に係る今後の検討の進め方についても協議を行いたいと思いますので、どうかよろしく願います。

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ ありがとうございます。本日の出席者のご紹介は、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の設置について

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ それでは議事に入りたいと思います。本日は第１回目の検討会でありまして、まず、富山地方鉄道鉄道線再構築検討会の設置について、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１「富山地方鉄道鉄道線再構築検討会設置要綱（案）」について説明

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ ありがとうございます。今ほど要綱案についてご説明申しあげましたが、ご意見等ございますでしょうか。
- ・ ないようでしたら、以後の議事につきましては、要綱に基づきまして、会長の新田知事をお願いいたします。

4 議事（２）各路線の検討状況について

【会長（知事）】

- ・ それでは早速議事を進めます。議事（２）各路線の検討状況について、各部会の方から、令和７年度分科会での検討状況と今後の取組みをご説明いただきたいと思います。まず本線について、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２－１「本線の検討状況」、資料２－２「富山地方鉄道本線あり方調査事業 最終報告（概要版）」について説明

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。続いて立山線の検討状況について、立山町から説明をお願いします。

【立山町（瀬本企画政策課長）】

資料3「立山線の検討状況」について説明

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。それでは続いて、不二越上滝線の検討状況について、富山市から説明をお願いします。

【富山市（高橋活力都市創造部長）】

資料4「不二越上滝線の検討状況」について説明

5 意見交換等

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。各路線の検討状況について説明をいただきました。
- ・ 本日は、冒頭にも申しあげたように、専門委員として、宇都宮浄人関西大学教授、それから本田豊富山大学教授にご出席をいただいておりますので、これまでの検討状況を踏まえて、今後の検討にあたり留意すべき点やポイントなどについて、ご意見をいただければと思います。まず、宇都宮専門委員よろしくをお願いします。

【宇都宮専門委員】

- ・ 改めまして、関西大学の宇都宮でございます。このたび、この検討会にお呼びいただきありがとうございます。
- ・ ただいま、各路線のご報告を聞いたところ、それぞれの地域によって事情、役割が異なるということで、各地域が個別に検討することは、大事なフェーズだったと思います。
- ・ 一方、前から申しあげているとおり、富山地鉄は、富山県東部全体のネットワークを形成しており、またそのネットワークを活かすことにより、地域のインフラになっていることを考えれば、個々の事情を踏まえつつ、県が主導して、今後、全体最適を目指すフェーズが必要だと考えております。
- ・ 今回、この検討会が設置されたことは、まさに新たな段階に入った第一歩ということで、大きな一歩になったのではないかと考えております。
- ・ 私は色々なところで地域交通や地域鉄道の話の聞いたり、関わったりする機会があります。富山県東部地域もそうですが、どこに行っても、住んでいらっ

しゃる多くの方々は、「うちの地域は人口が減少し、過疎で進んでいる」とおっしゃいます。

- ・ しかしながら、富山県東部地域には、人口数万人規模の市町が並び、ご承知のとおり、立山や黒部という大観光地が控えている。
- ・ 先ほども説明がありましたが、県東部には実際に人々が住んでおり、富山地方鉄道はその人達の移動を支える足になっている。かつ、他所から来訪する観光客の重要な足をネットワークとして支えており、そのポテンシャルはすごいわけでありませう。
- ・ ただ現状としては、なかなか人が増えないということで、苦しんでおられると思いますが、ポテンシャルがある地域という意味では、結構すごいことではないかと思っています。
- ・ ポテンシャルを活かすには、交通インフラが重要になってくるわけですが、先ほど知事から若い人がどんどん流出しているという話がございました。今の若い人は我々の世代と違って車を持ちたがらないことは、全国でも色々なアンケートで明らかになっています。
- ・ 私も含めた世代だと「車があるから良い」という議論になりがちですが、実は公共交通を活かす手立てはまだまだあるわけですね。
- ・ 実際、全国的に見ると、人口はトータルでは減っていても、公共交通をきちんと良くすることにより、利用者が伸びているケースもあるわけですね。
- ・ 潜在需要を掘り返せばしっかりと機能する。それが、今までの公共交通が不便だ。そして若い人が出ていく。外からも人が来ない。この悪循環を変えるきっかけになります。
- ・ せっかく公共交通、とりわけ、富山地方鉄道のようにネットワークをしっかり持った存在が既にあるのだから、これを活かさない手はないと思う次第であります。
- ・ この検討会あるいは部会でも、一部区間の廃止といった案が出ておりますが、事業者だけでは、なかなか上手くいかないということで、皆さん悩んでおられるし、そういった案も出てきているものと思います。
- ・ 私はこれまで富山県の交通戦略会議の委員として、知事にも公共交通は「公共サービス」であると強く申しあげてきました。また、民間事業者が単独で運営して、赤字か黒字かの時代ではないということも申しあげてきました。
- ・ 県の地域交通戦略には、公共交通は社会インフラで道路と同じであると記載されています。富山県は、そういったことを戦略に明記して実行しつつあるわけですね。
- ・ そう考えるのであれば、事業者だけでは無理かもしれませんが、しっかりと公がサポートしながら、地域全体の活性化を図ることができるチャンスであると思います。
- ・ お金を使うことは、ある意味投資なわけですね。私は、県の東部地域は、投資

し甲斐のある地域だと思っており、逆に投資をしなければどんどんシュリンクしていきます。

- ・ 一部区間の廃止とか色んな案が出ていますが、本当にシュリンクさせていいのでしょうか。悪循環にしているのでしょうか。むしろ巨大なポテンシャルを活かすのであれば、好循環になる可能性もあると思っています。
- ・ ただ、公共サービスだと言っても「お金は？」ということで皆さん悩まれると思います。しかし、一つ言えることは、道路と同じインフラだと考えた場合、道路は、ご承知のとおり、ちょっとした事業規模のものもあれば、数十億円単位をかけているものもあるわけです。
- ・ そういったことを踏まえつつ、だからと言って、お金をバンバン使っていいわけではない。そういった総体感を持ちながら、社会インフラとして何をやるのかということを考えなければいけない。
- ・ さらに、ご承知だと思いますが、今回の会議「再構築検討会」という名前もそれを意識しているわけですが、国においても、社会資本整備総合交付金を活用してサポートする「再構築事業」という制度を創設しております。
- ・ そうであれば、今回、検討会の一つの方向性ということで、私が専門家として申しあげれば、やはり県全体の全体最適を考え、それが結果的に地域活性化につながれば、各市町村にもその恩恵は及ぶ。そのために再構築事業を地鉄全線に対して有効活用していく。私としては、今回の検討会をそういう方向で進めて欲しいと思います。もちろん細かいところはまだまだ詰めていくことがあると思いますが、県が主導し、リーダーシップをとって、まさに全体最適、みんなが幸せになって活性化する方向に向かっていく。
- ・ それが、今後、地域を含めて恩恵が跳ね返ってくる。若い人が住む。人口が落ちない。観光客が来る。そういう地域を作る一つのきっかけになるのではないかと思います。少し長くなりましたが、以上でございます。

【会長（知事）】

- ・ 宇都宮先生ありがとうございました。続いて本田専門委員、よろしくお願いいたします。

【本田専門委員】

- ・ 富山大学の本田でございます。よろしくお願いいたします。各路線の検討状況のご説明ありがとうございました。
- ・ ただいま宇都宮先生から様々な点につきまして、ご意見、ご示唆をいただきましたけれども、私からは、これまで県内で交通まちづくり、交通戦略に関わってまいりました立場から、現在の地鉄の負のスパイラルから正のスパイラルへの転換、あるいは今後の再構築の検討について少し補足的に述べさせていただきます。

- ・ まず今回、本検討会を通じ、広域行政としての県が、合意形成に向けて主導的な役割を果たしつつ、沿線の市町村・事業者も、合意形成に向けた協議に積極的に参画するという形になりましたので、県東部地域の関係者の皆さんが富山地方鉄道のことを「自分事」として捉えて、有意義な議論が進められるのではないかと評価しています。
- ・ 一方で、新型コロナ以降、これまでの予測以上に人口減少が加速度的に進んでおりますので、県内の地域鉄道につきましては、環境がかなり厳しくなっていると感じております。
- ・ 実際、富山地鉄では、バスに続いて鉄道線でも大幅な減便が行われているということで、利便性の低下によって、利用者がさらに減少するという典型的な負のスパイラルに陥るのではないかと懸念しているところでございます。
- ・ 私自身は、車を持っていないものですから、以前は富山県の東部に仕事で出かけた際には、よく地鉄を利用していましたが、今は上市から先、昼間2時間に1本ということになっていきますので、乗車機会が減っています。
- ・ 再構築を検討する大前提といたしましては、まず、この地鉄の利便性の向上を図り、利用者の増加につなげるという正のスパイラルに転換していくことが不可欠な条件ではないかと思えます。
- ・ 県の地域交通戦略を見ますと、移動の選択肢となりうる地域交通サービスにしていくためには、鉄軌道をはじめとする地域交通については、先ほど宇都宮先生もおっしゃいましたけど、道路と同じように、公共サービスと位置付けた上で、公共サービスとしてふさわしいレベルの利便性の高いサービスの実現のために、県及び沿線市町村による前向きな投資のもとで、県民、それから沿線企業が積極的に参画することが不可欠だと示されています。
- ・ ですから、赤字補填とか穴埋め、それから財政的支援といった後ろ向きな取り組みでは、富山地鉄が今より良くなることはないと思えます。そのためには自治体のまちづくりとの連携という視点が重要になってまいります。
- ・ 地鉄の利用促進につながる取り組みにつきまして、県と市町村が中心的な役割を果たしつつ、特に、これまで地鉄を利用してきた方、現在地鉄を利用している現役世代の方、そして、これから地鉄を利用するであろう将来の利用者の方々の意見を聞いて、当事者として積極的に参画していただくべきだと思います。
- ・ 若い世代が地方都市を出て行く最も大きな要因の一つは、公共交通が不便だからということですので、若い世代が将来も住み続けたいと思える持続可能な地域交通サービスの実現を目指すべきだと考えます。
- ・ 幸いにして、鉄軌道王国と言われてきた富山県ですので、過去から現在にわたって、例えば万葉線や、富山ライトレール、そして、進行形の城端線・氷見線のように、参考になる再構築の事例がいくつもあります。
- ・ 万葉線や富山ライトレールは、昼間でもほぼ15分間隔のダイヤで運行して

いますし、城端線につきましても、本来片道1日17便のところ、沿線市が毎年1億円近い投資による増便を行っており、これにより1日21便の運行を実現していますが、それによって、高校生をはじめとする沿線市民の通勤、通学が可能になっている現状があります。

- ・ 公共サービスとしての持続可能な鉄道を実現するためには、やはり自治体が資金面で積極的に関与する必要があると考えております。
- ・ そして今後の地鉄再構築検討についてですけれども、今後はもし地域が何もしなければ、人口減少のさらなる加速によって、地域に余力がなくなってくることは間違いないと思います。
- ・ 今このタイミングで再構築事業を活用して、地域交通戦略の考え方に沿って、投資により地鉄全線を正のスパイラルに転換するために検討を行うべき最後のチャンスではないかと考えています。
- ・ 先ほど宇都宮先生からは、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についてお話がございましたけれども、私も全く同様の考え方でございます。各路線個別ではなくて、鉄道線全線で再構築事業に取り組む方向で検討すべきと考えます。
- ・ 仮に路線の一部区間がなくなった場合、県東部地域全体が衰退していく方向に働くことになるのではないかと思います。私自身もこの地鉄の再構築に関しましては、前向きに応援していきたいと思っています。長くなりましたけど、以上です。

【会長（知事）】

- ・ 本田先生ありがとうございました。それでは引き続き、委員の皆様からご意見をいただければと思います。沿線の市町村長の皆さんからご発言をお願いしたいと思いますが、建制順という順番で、ご理解ください。まず富山市長お願いします。

【委員（富山市長）】

- ・ ありがとうございます。はじめに、新田知事をはじめ、沿線市町村の皆さん、この県主導の検討会に真摯に参画いただきましてありがとうございます。県及び皆さんにまず心より感謝申し上げたいと思います。
- ・ 今ほど、3つの路線について、宇都宮先生、本田先生から共通の認識をいただきましたが、県全体の公共交通網として存続することにこそ意義がある。まちづくりの視点でしっかり行政としても支えていかなければならないということであったと思います。
- ・ スタート当初から、我々首長が、まちづくりの観点でしっかり住民にも説明しながら進めていこうと意見を申しあげて、知事に今回県主導でということをお願いした経緯があります。

- ・ ですので、まさに力強いお言葉をいただいたなと思っております。それぞれの各論に入るときには、いろんな活発な意見も出ると思えますけど、しっかりこの方向性を皆さんに共有して進めてまいりたいと感じました。私からは以上です。

【会長（知事）】

- ・ 藤井市長ありがとうございました。続いて、魚津市長お願いします。

【委員（魚津市長）】

- ・ 魚津市でございます。今ほどは宇都宮先生、本田先生から、全体最適、そして地鉄全体でのネットワークについてお話を伺って、そうだなと思いました。
- ・ 私どもも市民の意見交換会などをやったりしていますが、やはり鉄道線がなくなる、線路自体がなくなってしまうと、その地域は、ほぼ例外なく廃れていくというご意見もいただいたりしていました。
- ・ そういった意味では、どういう方向で考えていけば、全体最適ということが実現できるのか、もちろんコストの問題もありますけれども、考えていく必要があるのではないかと考えて議論しておりました。
- ・ 魚津市はちょうどこの後の話に入っていくと思いますが、あいの風とやま鉄道と富山地方鉄道が並行している部分があるものですから、そういったところについての課題感というのは、市民の皆さんとも共有しながら、議論を進めている状況であります。

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございました。続いて、滑川市長お願いします。

【委員（滑川市長）】

- ・ 滑川市長の水野と申します。今ほど宇都宮教授、本田教授のお話を聞かせていただきまして、ありがとうございます。先ほど魚津市長も言われましたけれど、全体最適は、私も前から言っているように、今色々なパターンがあると思うので、そのあたりの最適な解を見つけたいという思いを持っています。
- ・ その上で、鉄道全体のネットワークはよくわかるのですが、特に滑川—魚津間、並行区間と呼ばれる富山地方鉄道とあいの風とやま鉄道が並行している区間をどうするかです。
- ・ 中間報告が終わって滑川市では9回意見交換会をやりまして、5月にも3回開催しました。これで計12回意見交換会を実施しています。しかしながら、中間報告時点で9回開催したときには、全9会場で174名、住民の0.5%ぐらいしか出てきていません。そして今この5月にあたっては、3回やりました。全体でやって、並行区間である浜加積地区、早月加積地区でもやりました。そ

こに来られた方が全部で 83 人くらいで 1%にも満たないような形でした。

- ・ 全体の 5 月 9 日の意見交換会のチラシは広報と一緒に全世帯に配りましたが、配ってもこの結果です。これだけ市民の方の関心がないのか、そのあたりを、これからアンケートを実施しながら、俗に言う、言葉を選んで言えば、言葉が少し違うかもしれないですが、無関心層の方々の関心をどう引きつけて、公共交通網に関して、これから議論ができるか、対話ができるか、そのあたりが課題ではないかと思っております。
- ・ 各論に入れば、色んなことを言いたいですけれども、全体としては以上にしておきます。

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。それでは黒部市長からお願いします。

【委員（黒部市長）】

- ・ 黒部市長の上坂でございます。今ほどいろんなご意見を聞かせていただいて、黒部市としても、まず鉄道線、これまで未来に向けてのアドバンテージという話もありましたが、未来はもちろんですが、現在においても、社会経済活動にしっかり貢献しているのは、しっかりネットワークとして機能しているからと考えております。
- ・ 県の地域交通戦略の中で、公共サービスとして今後捉えていこうではないかと。公共サービスとして捉えるということは、収支よりも、それはどういった便益があるか、その便益に対してどう投資をしていくかということだと考えております。どういった便益があるかを考えながら、今後どうしていけばいいかを考えていけたらいいと思っております。
- ・ もう一つ。ネットワークとして考える上で、やはり広域的に考える必要がある中で、県が入っていただいて、各部会にも、沿線が全て入っていただいて議論できることは大変ありがたいと思っておりますので、感謝申し上げます。以上です。

【会長（新田知事）】

- ・ ありがとうございます。続いて、舟橋村長お願いします。

【委員（舟橋村長）】

- ・ 舟橋村の渡辺でございます。今、宇都宮先生、本田先生と、見解の方を聞かせていただきましてありがとうございました。
- ・ 今後、各論の方に入った際には、何人かの首長さんもおっしゃったとおり、できること、できないこと、やるべきこと、できないことはいかにしてやっていくか等々、議論が深まっていくだろうと感じております。

- ・ 水野市長がおっしゃったとおり、なかなか無関心層の方々の取扱い、そういう方々の思いをどこまで汲むか、本当に全員の皆さんの思いを汲むべきと思いつつ、なかなか他人事になっている皆さんがどのように考えておられるかは、この舟橋村においても同様な課題だと感じております。
- ・ 他の地域の皆さん、住民の皆さんのお考えを聞きながら、私は私なりに舟橋村の皆さんの声をしっかりと吸い上げて会議に臨んでいきたいと思っております。以上です。

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。それでは上市町長をお願いします。

【委員（上市町長）】

- ・ 私どもの町は、これまでも、新相ノ木駅を地鉄の負担を求めないで設置したり、新相ノ木駅、新宮川駅に無料のパークアンドライドを設置したりして、現在、利用いただいております。
- ・ このほかに上市駅では、冬場の風の通り抜けを防ぐために、あるいは野鳥の入り込みを防ぐために、改札口のところに自動ドアを設置するなど、色々な面で利用客の皆さんに、地鉄を利用しやすい環境づくりに努めてきました。
- ・ これからも引き続いてやっていく予定にしていますが、一番大事なことは、利用者をやっぱり増やすということ。富山地方鉄道のファンを増やす観点から、これまで2回カミ鉄の旅をやってきました。
- ・ 富山地方鉄道にお願いして、3両編成の列車を借り上げて。町民、あるいは、県内外の方々に一般公募して、それぞれ145名募集をさせていただいて、乗っていただきました。遠くは北海道からも参加をさせていただいて、本当に喜んでおります。
- ・ 今度3回目は、来月の6日に上市－稲荷町の駅間で実施をすることになっていますが、稲荷町の駅では、整備工場の視察、あるいは、機関車を引っ張って動くかどうか体験する内容を計画しております。これも非常に多くの皆さんから申し込みをいただいて、抽選で近く決定をすることになっています。
- ・ そういうふうにして、とにかく地鉄は乗って残すのだと。地鉄が大好きなんだという方々を増やしていきたいと考えています。
- ・ 先の課長会議では、小学校の遠足も地鉄を使ってできないか検討するように指示をしています。行政でも、積極的に関わりが持てるような考え方を持っております。
- ・ 私からのこれはお願いでございますが、県内のある企業では、自動車で通常の通勤をしている方がイレギュラーで地鉄を利用した場合、年間3万円を上限に、後日、実費を支給している企業がございます。
- ・ こういう制度を色々で紹介をしていただきたい。また、パークアンドライド、

上市のパークアンドライドは無料でございますが、有料駐車場を使って通勤しようという方については、通常の通勤手当に上乘せして、その分も事業主が負担する制度を広く県内に普及していただいたら良いのではないかと考えています。また県の方でもそういう取組みを検討していただきたいと思います。以上です。

【会長（知事）】

- ・ 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）】

- ・ まず立山線の一番の懸案事項が、岩嶽寺から先の横江駅から立山駅までの斜面防災対策でありました。その件につきましては、富山県そして富山市におかれましても、また我が町もそうですが、それぞれ治山事業、砂防事業に取り組むために、地権者の同意の取り付け作業等の予算を付けていただき、スタートしたことについて、本当にありがたく思っております。
- ・ そこで先ほどの説明なのですが、私ども立山線の検討状況として、これまで岩嶽寺から立山駅間については、この場に藤井市長もおられますが、合意をしていると申しあげました。
- ・ 本線について、今日も何度か先生方からお言葉がありましたけれども、再構築事業についての検討の可能性が出てきたと思っております。
- ・ 先ほど先生方のお話の中で、それぞれの路線、そしてそれぞれの駅でまちづくりが必要ということを考えるのであれば、これまで立山線においては、まずは岩嶽寺—立山間と申しあげておりましたけれども、この際、寺田駅から立山駅間について、再構築事業にすべきではないかと考えております。
- ・ 今後なるべく早く立山線部会を開かせていただきまして、各委員の皆様方からご意見を伺ってまいりたいと考えております。よろしくお願いします。

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。沿線の市町村長さんからは、現状に対する認識に加えて、積極的なご提案をいただきました。どうもありがとうございます。続いて委員の地鉄の中田社長いかがでしょうか。

【委員（富山地方鉄道社長）】

- ・ 富山地方鉄道の中田です。よろしくお願いいいたします。当社といたしましては、これまでも、鉄道の特殊性が理解されていないところもあるので、今年4月から専門職員を富山県の方へ派遣しております。
- ・ 先ほど専門委員の先生方から、鉄道ネットワークの重要性についてお伺いしたところであります。

- ・ 現状では、鉄道事業者、私どもの企業だけでは広域のネットワークを維持することは困難な状況にあるということをご理解いただきたいと思いますけれども、この検討会では、地域交通戦略に沿って進められると認識しております。
- ・ 当社といたしましても、県東部の発展・活性化の観点はもとより、県・市町村との共通理解・信頼関係をもとに、鉄道ネットワークの存続を図っていくことについては、努力していきたいと思っておりますし、ネットワークの最適化に向けてのノウハウの提供についても進めていく、取り組んでいく所存であります。
- ・ しかしながら、一つお願いしたいといいますが、懸念材料といたしまして、行政間の方向性の違いというもの、今後解消されていくのだろうとは思っておりますけれども、考え方が違ったまま進んでいくことについては困難も伴いますし、将来に向けた検討を続けていくためにも、非常に難しい問題も出てくるだろうと考えておりますので、その辺につきましても、ご理解をいただきたいと思いますと思っております。以上です。

【会長（知事）】

- ・ ありがとうございます。改めて、富山地方鉄道からは、4月から専門職員の方を富山県庁に派遣いただいておりますけど、ありがたく思っております。また、より検討を加速していけるんじゃないかと思っております。
- ・ 委員の皆さんから一通りご意見いただきました。続いては、オブザーバーとしてご参加いただいております国交省北陸信越運輸局の秋山鉄道部長いかがでしょうか。

【オブザーバー（北陸信越運輸局鉄道部長）】

- ・ 北陸信越運輸局の秋山でございます。令和5年に、地域交通法が改正されまして、鉄道事業再構築に関する制度面、あるいは予算面に関する仕組みを整えまして、全国でこれまで23件、うち北陸信越運輸局の管内で3件、城端線・氷見線、石川県にあります北陸鉄道線と、のと鉄道線、この3件が管内で再構築実施計画が認定されたところでございます。
- ・ 法改正から2年経ちまして、制度の充実ですとか、強化といった様々なご意見が全国から寄せられましたことから、国交省では昨年10月から「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」を開催しまして、先月、有識者の方々から、課題整理、今後取り組むべき方向性の提言をとりまとめたいただきました。
- ・ 既に国交省のHPに出しております。まだご覧になっていない方は是非見ていただければと思います。鉄道局の方では、とりまとめられました提言につきまして、今後議論を深めているところでございます。
- ・ 今般、富山県が主体となった新たな検討会が本日発足したわけですが、富山

地方鉄道鉄道線の再構築につきまして、検討の新たなステージに進んだものと理解しています。先ほど社長から事業者単独ではなかなかネットワークを維持していくのは難しいという趣旨の発言がございました。

- ・ その一方で、専門委員の先生方からは、まだポテンシャルがある、あるいは正のスパイラルに変えることができるということでしたので、私ども北陸信越運輸局といたしましても、地域に最適な公共交通のあり方につきまして委員の皆様方とともに検討を進めてまいりたいと思っております。

【会長（知事）】

- ・ 秋山部長ありがとうございます。それではその他、何かご意見があれば発言をお願いします。

【委員（富山市長）】

- ・ 先ほど説明させていただいたところでほぼ全てですが、富山市はちょうどライトレール開業から20年を迎えます。本当に富山地方鉄道さんとはしっかりとスクラムを組んで今日までやってきたと思っています。
- ・ ご案内のように、乗客の方は増えて、収支的にも改善を図った事例でありますけど、10年のスパンの事業というのは、あっという間であります。
- ・ まちづくりの観点から言うと、20年、30年後をしっかりとまちづくりに位置付けて計画しながら、議論しながら、この10年にどういう投資をしていくのか、具体的なところをしっかりと詰めていかなければ、今回しっかりしたものになっていかないのではないかと感じています。
- ・ 各先生方からもありましたとおり、やはり持続可能な運行形態をどうしていくかだとか、最も効率的な運行をどのようにするかということを実体的に詰めていく必要があるのではないかと感じています。
- ・ また、我々沿線自治体もまさに公金の投入でありますので、単なる赤字路線への支援という考え方では、やはり市民の皆さんの理解がますます得られない状況は明らかであります。
- ・ 沿線のまちづくりに、絶対必要なインフラだと、そして投資を上回る沿線まちづくり効果を生み出すものだというのを今、地域住民の方々、或いは市民、市町村民の方々に、しっかり理解してもらうことが必要なのではないかと改めて思っております。
- ・ また、費用負担も、この1年間随分議論したわけですけど、行政側のコストは、例えば富山港線のLRT化を経験して、そのかかった投資とか効果を改めて数字で見てもみますと、行政の負担と言うのは莫大なものになるわけであり
- ・ 富山市が進めておりましたコンパクトシティ政策の公共交通軸は、移動の背骨、命、基幹軸でありましたので、しっかりと地鉄のご意見を聞きながら投資

をしてまいったわけではありますが、単発的な、今年度行っているような補助的、あるいは助成的なものは、なるべく回避をしていったほうが賢明だろうということも実感しております。

- ・ 明確な活性化策、そして需要創出、町民、市町村民に使ってもらうというビジョンを伴う中期・長期的な視点での投資こそが必要であることを改めて皆さんのお話を聞いて感じました。私からは以上です。

【会長（知事）】

- ・ 藤井市長ありがとうございました。その他いかがでしょうか。
- ・ それでは、今日のところは出尽くしたようですので、今後は各部会から報告をいただいた取組みについて、本日出されたご意見も踏まえながら、スピード感を持って、検討を進めていきたいと思えます。
- ・ そして次回ですが、7月頃に検討会を開催したいと思えます。また日程調整させていただきますので、どうかよろしくお願ひします。それではまず、この検討会については以上で終了とさせていただきます。

6 閉会

【事務局（田中交通政策局長）】

- ・ ありがとうございました。本日は初回の会議となりますので、宇都宮専門委員と本田専門委員におかれましては、引き続き部会のご出席もお願ひします。