

米原蕃委員の質疑及び答弁

渡辺委員長 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 早速質問させていただきたいと思いますが、一般質問で野球の話がよく出ましたし、今日はボクシングの話も出てまいりました。私は最終ラウンドということになるようでありますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今、奥野詠子委員の話をお聞きして、横田副知事、いい話でしょうか？何かしなければいけないと思われませんか。聞いていても何か擦れ違っているようなので、奥野委員が辞めて県庁へ入ってそれをやられたほうが、私はすっきりとうまくいくのではないかと実は感じました。そういったこともぜひ考えていただきたいと思ひます。

さて、私は幼い頃から野球少年でありましたけども、今回、野球の話が随分出ておりました。私は最近、小さいボール、硬いボール、止まっているボールを打つゴルフ、これに専念をしておきまして、大体年間60ラウンドぐらゐをベースに、足腰を鍛えて、健康維持のためにカートには乗っておりません。全て歩いてラウンドすることを心がけておきます。それが健康づくりではないかと思ひておきます。エージシュートはまだやっておきません。何とか85前後で回っているのですが、エージシュートをぜひやってみたいと思ひておきます。今日、井上議員はおられませんが、なかなかそこまで行っ

ておりませんが、井上議員はもうプロみたいなものなので、また御指導いただきたいと思っています。

さて、2020東京オリンピック・パラリンピックが1年遅れで開催されました。さらに1年延期したらどうかという話もありました。この際中止してはどうかという話もありました。いろいろ議論がありましたけれども、無観客ということに相なりました。過去のオリンピック・パラリンピックでも、無観客というのは初めてのことではないかと思います。

私は、前東京オリンピック・パラリンピックの大会組織委員会の会長をしておられました森喜朗先生と大変親しく、長年にわたりましてお付き合いをいただいておりますので、上京したときは必ず晴海のオフィスにお邪魔をして、会長室でいろんな意見交換をずっとさせていただきました。

こんなことがありました。新型コロナ感染によって中学校や高校の学生たちの修学旅行が中止になってしまった。かわいそうだと。できれば、子供たちをぜひオリンピック・パラリンピックに招いてやりたい、招待してあげたいと。どういうふうにするか、文科省にいろいろと検討させているんだと話をしておられました。

それから、コロナ感染で治療に専念していらっしゃる方々、大変な御苦勞を皆さんしていらっしゃるのです、こうした感染者のために治療に関わっていらっしゃる方もできれば御招待してあげたい、看護師さんも御招待してあげたい、こんなことを本当に一生懸命考えておられました。

五輪担当大臣を務められた橋本聖子大臣、そしてまた、森さんの後、会長をお引き受けになった橋本聖子会長は、大変な御苦勞があ

ったと思いますが、無事この大会が終わって、先般もお電話いただきまして、本当によかったと、世界の皆さんが日本で開催できたことは本当にすばらしかったと、たくさんの国々からお礼の電話をいただいている、またそういう言葉をいただいているということをおっしゃっておられました。

世界の皆さんが大活躍された、こうしたことを日本から世界に発信できたこともすばらしいことであったと思います。大きなインパクトを与えたのではないか、日本の国民に大きな感動を与えたのではないか、そんなふうに思っているわけであります。

富山県の出身者でありますアスリートの皆さんも、向選手、中山選手、宮島選手、また岩井選手、藤井選手、それぞれが大変な活躍をされまして、県民栄誉賞が授与されましたことを心からお喜びを申し上げたいと思います。これからの活躍をぜひ期待して、これからも一緒に頑張っていたいただきたいなど、こんなふうに思います。

さて、昨年11月に新田知事が御就任されまして、早いもので、もう1年近くになろうとしておりますが、「災いを転じて福となす」という言葉がございますけれども、御就任されて、本当に大変なコロナ感染の中で、様々なことに大変な御苦勞をいただいておりますことに対し、心から敬意を申し上げたいと思います。

この1年間、新型コロナ感染は世界、地球上の大恐怖となってしまいました。世界での感染者は、2億3,000万人以上だそうであります。死亡された方が468万人。日本は当初四、五万人だったわけですが、現在167万人。そして、亡くなった方が1万7,000人以上ということでもあります。改めて亡くなられた皆さんの御冥福をお祈り申し上げますとともに、今なお大変な御苦勞をされていらっ

しゃる方、入院されていらっしゃる方にお見舞いを申し上げたいと思う次第であります。

今なお厳しい感染症の状況にあって、収束のめども立っておりませんが、国も地方も、地域の経済、業界によって厳しい環境にはなっておりますけれども、政府、そして地方も懸命なる努力を打ち出している状況かと思えます。

知事は「知事」と言うなとおっしゃいますが、知事は知事だから新田知事なんですが、就任以来、補正予算をたしか15回執行されておられますよね。もう毎月毎月、補正予算を組んでは執行するというところに本当に一生懸命努力してこられたのではないか。専決をして執行するという。速やかに執行するということは大変重要なことではありますが、一生懸命やっておられるということです。金額等、調べましたところ、補正予算だけで何と1,100億円超えていますね。大変な状況かと思えます。

そして、ワクチンの接種に全力を挙げてこられました。あるいは、新型コロナ感染の拡大防止として、医療提供や体制の整備も一生懸命努力をしてこられました。独り親に対する支援もしてこられました。あるいは飲食業、あるいはこの関係の時間短縮要請にも協力金として支援をしてこられたこと。中小企業に対する支援もしっかりとしてきた。あるいはバス、タクシーほか、いろんな産業についてもしっかりとそれぞれ支援をしてこられたのではないか。十分とは言えないかもしれませんが、一生懸命やっこられたことに改めて敬意を表したいと思えます。

そして、それぞれの部局において、知事あるいは皆さんの執行におかれまして、昼夜問わず、私の家には毎日毎日ファクスが来るの

だけど、1年ではどれぐらいの費用になっているか分からないぐらい、もう処理もできないぐらいのペーパーの積み重ねになっていると思いますが、昼夜を問わず全力を挙げて県民の安心・安全のために努力してこられた皆様に、心から敬意を表したいと思います。

さて、いよいよ質問に入りたいと思います。

私は、今日、公共交通の現状について問題を提起させていただきたいと思います。

委員長、恐縮ですが、皆様に印刷物を提供させていただきたいと。パネルで皆さんに御紹介を。許可をいただきたいと思います。

渡辺委員長 許可いたします。

米原委員 知事ほか皆さん、ちょっと見えにくいかもしれません。後ろの方もそこに書類を渡しますが、こういうもので説明をしたいと思います。

これは富山県です。ちょっと小さくて見えないかもしれません。大体、雰囲気だけつかんでください。このパネルで御紹介します。

さて、このパネルであります。富山県の公共交通の現状であります。北陸新幹線が開業したのは、御承知のとおり、2015年3月14日でした。長年の悲願でありました北陸新幹線、50年余り経過してようやく開通いたしました。長野、富山、現在、金沢まで開通していることは御承知のとおりです。はや6年余、経過いたしました。今、金沢、敦賀、最終目的であります大阪に向けて工事が進捗しているという、大阪まで行っておりませんが、大阪に向けて工事が進められているという状況であります。

新幹線の開業に伴いまして、JR西日本から富山県の並行在来線があいの風とやま鉄道に移管されました。これがあいの風とやま鉄

道。前は並行在来線でした。新幹線はこの赤いところですよ。そして、このあいの風とやま鉄道が新しい車両、あれはたしか521系というのだったかな、それを購入された。そして新駅も造られた。そういうことありまして、県民の通勤通学、あるいはビジネスや観光等々、富山県民の路線として確実に現在運行されているという状況でございます。

さて、問題は富山地方鉄道という会社です。電鉄富山から富山市を中心に、東部地域、鉄軌道によって運行されている。ここからずーっとこう行って、こう行って、ここへ行って、芦峯寺へ行って立山へ行く線など。あるいは、新庄を回って寺田からずっと行くというところですね。利用している方もいらっしゃると思います。これです。

それから、滑川、魚津、宇奈月へ行って、黒部へ行っているというのが今の富山地方鉄道であります。よく脱線するところですよ。この間も委員会でありましたけれども、ほとんど皆さん、このことをおっしゃっておられました。

さらに富山港線です。ここから岩瀬へ、昔これはJRの富山港線でした。これがJRからLRTになって、路面電車としてトランジットのライトレールが運行されている。そして、この富山駅まで来ていたものが、御案内のとおり、南北を貫通して、新幹線の開業まで間に合わなかったけれども、昨年に通して富山市内にライトレールが流れてきて、中心市街地に運行しているということです。これが地方都市のモデルとして、コンパクトシティとして、県と富山市が魅力的な地方都市として大きな変化をもたらしているというのがこの辺です。大変この地域も、昨日、おとといの土地評価も上が

っています。ほかは下がっているけど、ここは上がっている。それぐらい効果があったということです。

どなたがこのことに取り組んでこられたかというところ、森雅志前富山市長さんです。大変御苦労されて、国交省やいろいろな方々の交渉をやってこのことに取り組んでこられたのが森前市長さんでありました。

さらにもう一つが、この間藤井議員がいろいろと言っておられました富山地方鉄道、黒部峡谷鉄道はここから先のケーブルのほうです。これが創立50周年を迎えた。コロナ禍の影響によって、例年100万人規模のお客様が何と80%減少した。この厳しい状況が経営環境に大きく影響して、今、企業の再建に努力されているのが今の立山黒部貫光株式会社であります。

もう一つは黒部峡谷。宇奈月から黒部峡谷、トロッコが行っているところ。これは今、完全一般開放しておりますが、さらに関電が24年6月までに、関西電力と富山県が交渉して、これを富山県の観光モデル事業としてしっかり取り組んでいきたいということに今取り組んでいる最中でありました。

JTBも、この機会に旅行商品として全国に発信をしたい。このように、今いろいろなことを検討しておられるというのが黒部峡谷鉄道のこの分野です。

その間、この真ん中に走っている赤いところが富山から岐阜へ行っている高山線です。さらに氷見線があつて、城端線があつて、私の家のそばをいつも城端線が走っている。いつもこうして手を振っている。ひどい電車ですわ。ガタガタガタガタ言うて、もう音がすごいです。本当、近所迷惑だと思ふぐらいひどい音で走っています。

たまに雪が降ったら止まることもあるしね。ともかく、これは城端線。これはライトレール、またいろいろと検討しなければならない課題であります。万葉線も走っている。高岡からずっと越ノ湯へ行っている。

知事、皆さんはじめ、これだけ富山県にたくさんあります。これが今、富山県の公共交通の実態です。昔、これだけあれば1つの財産だと言っていたけど、これは大変な重荷になっているということを理解してください。

ところで、参考までに石川県を見てください。新幹線が走っている。そして、北陸鉄道、七尾線、能登線があります。たったのこれだけです。これが石川県の現状です。皆さん、見てください、これだけです。すっきりしているでしょう。

私は昔、こういうことを聞いたことがある。七尾線や能登線を廃止すると言ったときに、地元の方が、県庁へ陳情に行かなきゃならないということがあった。そしたら地元の方が、電車を動かしてくれと言っているのに、電車に乗らずにバスに乗っていたというのです。電車を止めるなど、電車をなくすなど県庁へ陳情しに行くのに、バスに乗って行っていると言って大笑いになったことがありました。今、金沢から七尾線というすばらしい電車が走っています。みんな乗りたくなるような電車です。あとは石川県もみんなバスで運営していますね。こういう現状です。石川県はこんなコンパクトです。

次は、福井県です。福井県も先般、私ども委員会で視察をしてまいりました。今、福井はLRTが今ずっと武生のほうまで走っております。三国へ行くところの三国芦原線と永平寺へ行く電車もありますが、今、新幹線と北陸鉄道と地元の関係でこういったことで取

り組んでおられます。

話が長くなりますが、これも私、見てきました。皆さんも見てこられた方がたくさんおられます。

さて、今、最初に富山県と石川県、福井県をそれぞれ御覧になって、この現実をどのように理解されるか、地方創生局長、ちょっと長くなりましたけど、この現実をどう思うか、感想を聞かせてください。

助野地方創生局長 委員から各3県の鉄軌道路線図を見せていただきまして、確かに富山県はいろんな鉄道軌道があって、石川県、福井県に比べればそれなりに充実しているのかなと思っています。

ただ、公共交通体系の石川県や福井県との比較につきましては、各地域の公共交通体系、背景にある様々な歴史的背景、歴史的経緯でありますとか、地理的条件等の地域の特色、それから県民等の利用の状況に応じて形成されてきたと考えております。

米原委員 今、局長は、富山県は充実しているとおっしゃいましたが、決算統計を取ると、あなたも御承知だと思いますが、皆さん、喜んで乗っておられるんだったら私は何も言いません。これは、全部赤字経営なんです。特に富山地方鉄道は大きい赤字ですよ。この間、金融機関のトップの方にお目にかかって、一体全体、今のこの経営状態では、富山県はどうされるんですかと大変心配をしておられます。だから言っているんですよ。

これがあることで県民の方が幸せになって、皆さん利用しておられて、そして、お互い収益もあって、利益もあって動いているんだったら何も言いませんよ。去年のコロナがあったにしても、あまりにも大きな損失ではありませんか。これ、ほっといて回収できます

か、この実態。

今、全日空、あるいはJAL、JR西日本をはじめとして、皆さん、コロナによって数千億円の資金ショートが起きています。したがって、今、金融関係といろいろ交渉して、皆さん資金調達をしておられる。これは2年、3年後に必ず利益を出すと言っているんですよ。この会社、利益は出るんですか。出ますか。何かあれば補助金を下さいって言う会社じゃありませんか。

この間、中川委員も、岡崎委員も、この富山県の現状について詳しくお話をされました。皆さんそれを心配している。これを放っておいて富山県の将来はありません。したがって、このことをしっかりと——バスのことはまた申し上げますが、これにバスがまだ走っている。バスを見ていたけど、あんな大きいバスが走っているのに人が乗っていない。朝晩はちょっと乗っているかもしれないけど、昼はほとんど乗っていませんよ。この間、見ていたら、6台並んでいった。見ていたけど、1人か2人しか乗っていない。

そういう状況の中で、さっきの奥野委員の例えば農業の話でもそうですが、何か他人事のように私には聞こえるんですよ。自分たちはこうしようって話じゃないんだよ。自分たちはコロナのことがあって、今いろんなことやっているんだ、次こうしようという何か熱気が伝わってくるんだったら私は何も言いません。他人事のように、これでは富山県の将来はないですよ。と私は感じました。したがって、私が経営者だったら、とてもとてとも我慢できません。

もう一つ、バスの話をついでで申し上げますけど、今、バスも確かに観光は大変です。それから、貸切りも大変です。地域もなかなか人が乗らない。さらに市町村も走っている。それ、ほっとくんで

すか。公共交通というものの全体を、私は正直言って考えていかねばならんし、観光バス、それから高速バスもあります。地域の公共バスもあります。県民の足、市民の足を守らなきゃならないことも分かります。

もう一回こういった全体を考えて、これから県民のために、市民のためにどうあるべきかということをしっかり考えていく時期に来ているんじゃないかと思っているわけです。

加越能バスの名前も出たからついでに申し上げますが、これも3年間ずっと赤字ですよ。私は、県から指示があってこの参与をしていたことがあるんですよ、だけど、いつも保険やエージェントなどいろいろやって、スポーツ施設もやっていて、そこで収益を上げたものをみんなバスにつぎ込んで、足らなければ、県や市へ何かしてくださいと言って補助金をもらって運営しているんですよ。3年間ずっと赤字じゃないですか。こんなもん返しませんよ。

この地域の中で共存共栄を図っていくためにどうあるべきかということを考えていく時代に来たんじゃないかなと。

バスも乗務員も少なくなってきた。バスを購入するも高い、そして、これから燃料もカーボンニュートラル等いろんなことで変わっていく。昨日 e パレットという話もありましたね。何か小さなバスもいろんなことで最近出ていますから、皆さんに、ああ、乗ってみたいなと思ってくださるようなことも考えるとか、いろんなことを考えていかないといかんわけですよ。ただ走ればいいというものじゃないのですよ。私は、いつもあちこち走っているけれど、見ている人も人が乗っていないんです。どうして乗っていないのに走っているのか、その神経が分かりません。どうですか、助野地方創生局長、

その考え方についてしっかりと改めることは考えられませんか。

助野地方創生局長 バスですけども、バスといっても、県民あるいは県外から来られた方もおられますけども、市として、県民の日常生活を支えている路線バス、それから、主に観光面から需要がある貸切りバスあるいは高速バス、こういった種類があるかと思っています。

その中で、路線バスについては県民の日常生活を支える貴重な足でございますので、県としては、生活の足を守るために、路線バスの運行維持の支援を行ってきております。

その中で、平均乗車密度が一定水準を下回るバス路線や、ほかのバスと競合している区間がある場合は、補助を減額するなど、運行の効率化を促す仕組みを採用しております。

他方、コロナ禍で利用者が大きく現在減少しております。路線バスはそういう厳しい状況に置かれております。このため、コロナ禍での事業継続を支えるために、別途必要な支援を行っているところでございまして、9月補正予算案でも所要経費を計上しております。

他方、貸切りバス、それから高速バスにつきましては、コロナ前のここ数年は利用者が増加しておりまして、この収益でバス部門全体を支えてきた面もございました。しかし、コロナ禍で旅行需要の縮小に伴いまして利用者が大幅に減少しており、一時的な減便や運休を現在余儀なくされているという状況にございます。

ただ、アフターコロナの旅行需要を取り込むためには、必要な車両台数を維持しておく必要があるということから、県では、高速バス等の車両維持や貸切りバスの利用促進のための支援を行ってきておりまして、9月補正予算案でも所要経費を計上しております。

県としては、住民の大切な生活の足であります路線バスにつきましては、引き続き運行の効率化を促しながら、必要なサービスの維持が図られるよう支援に努めてまいりたいと考えております。

貸切りバスや高速バスにつきましては、県としても感染状況に留意しながら観光需要の回復に努めておりますけれども、コロナ収束後は、旅行需要の取込みのための事業者間での健全な競争を背景に、各事業者で効率的な運行方法や適正な事業規模等について判断されるものと考えております。

米原委員 観光バスはそれぞれの会社でもって対応すべきことなんです、路線バスですよ。首都圏を夜間走っているバスは、結構皆さん、若い方が利用されていらっしゃるかと思います。今、地鉄や加越能ということだけではなくて、富山県のいろんなバスが、コロナによって厳しい経営に陥っているところも結構あるわけで、地域のいろんな路線はみんな国土交通省の認可事業になっているわけです。これはもう時代遅れなんです。私は開放して、やっぱり共存共栄を図っていくと。富山県だったら、1つの中で、東京へ行く、あるいは大阪へ行く、名古屋へ行く、どこへでも行くというのは、これは業者で共存共栄していくということだっただけから考えていく時代に私は来ていると思いますよ。それぞれが競争すればいいんですよ。

さっきの石川県の北陸鉄道、この会社というのは、知事も御存じかもしれませんが、名鉄グループです。僕はトップの方とも結構親しくしていますが、本当にサービス産業に徹底していますよ。どうしたらお客さんが喜んでくださるかということを実際に真剣に考えている会社です。ですから、私は北陸鉄道、名鉄グループというの

は非常に好きですね。非常にお客さんの目線に立って、いろんなことをしておられます。

こちらのほうは、言われたことは真面目にやるけども、何か新しいことにチャレンジするというのは弱い県民だと私は思います。それもいいところもあるでしょう。しかし、もうこれから柔軟に対応していかなきゃならない時代になってきているんじゃないかなと。そういったときに、さっきの話に戻りますが、バスもそういった共存共栄するというのも方法としてあるのではないかな。そうであれば、国土交通省ともよく話をして、しっかりと乗務員のことや、これからバスの購入も相当高価なものをやっていかなきゃなりません。古くなっているものもあるでしょう。であれば、1社だけに応えるのではなくて、全体で協力して運営するというのも一つの考え方ではないかなと思いますので、ぜひ検討していただきたいと思います。

7月20日、県の総合交通特別委員会というのが今回初めて山本徹委員長の下で開かれました。あのとき助野局長もいらっしやっただと思います。そのときの担当の総合交通政策室の牧野室長にお尋ねをしたところ、公共の鉄道のこと、バスのこと、電車のこと、公共関係全体の交通体系について、今、検討をしていかねばならない時期に来ているのではないかと、とても前向きな御答弁をいただいたところでありますが、この考えには変わりありませんか。

助野地方創生局長 さきの総合交通特別委員会において、委員から御質問いただきました。委員の御質問は、コロナ禍における県内交通事業者の厳しい経営状況等を踏まえまして、県民の日常生活を支えるとともに、県外からの来訪者にとっても必要な移動手段である公

公共交通を今後とも維持していくために、県が中心となって抜本的な対応を検討してほしいとの委員の強い思いからいただいたものと考えております。

この御質問に対し総合交通政策室長から、これまで進めてきました富山県地域交通ビジョンに基づく総合的な公共交通体系の構築について検証し、ビジョンの見直しの必要性など関係者の意見を聞いた上で検討するため、まずは例年1月に開催している富山県地域交通活性化推進会議を前倒しで開催したいとお答えしたところでございます。

これを踏まえまして、まずは地域交通活性化推進会議の開催に向けまして準備を進めることにしておりますけれども、会議には委員として、交通事業者のほか、学識経験者や利用者の代表、経済団体など24名の方に参加いただいております。委員の皆様方の御都合なども勘案しながら、例年1月ですけれども、できるだけ早期に会議を開催したいと考えております。

なお、昨年11月に改正地域公共交通活性化・再生法が施行されておりまして、法に基づく地域公共交通計画の策定が地方公共団体の努力義務とされております。このため、今後ビジョンの見直しの必要性などについて検討する際には、この法に基づく地域公共交通計画への改定も含めて検討していきたいと考えております。

米原委員 中川委員からも、この間、こういったことも含めて、いろんな提言があったと思いますし、岡崎委員もそういった思いを持ってお話しされたのではないかと思います。

学識経験者について今お話をされましたけれども、私は、富山大学の副学長の中川先生に、いろんな機会でお話を聞くことがございま

した。また、今回も御紹介しましたライトレールで大変御苦労された路面電車化に従事されました森前市長も、国土交通省のいろんなセクションに大変なお骨折りをいただいた方でございます。こうした方々が取り組んできた状況のお話をいただくことも大変有意義だろうと思いますので、ぜひこういったことをしっかり有識者、経済界、それから金融機関を入れてください。私は金融機関のトップの二人にお目にかかりましたが、どうやっていくのかということについて大変心配しておられます。この前の立山黒部貫光株式会社もいろんな改革をされました。いろいろ変えていかねばならないこともありますので、ただいろんな意見をいただいても、いかに改善するかというと、資金がやっぱりついて回ることもありますので、そういったこともしっかりと私は必要だと思いますので、ぜひ金融機関の方も声をかけてあげていただきたいと思います。

いずれにいたしましても、有識者の方々とこれから先を見据えた新しいビジョンを策定すべきではないかと思いますが、こうした点は、もちろん助野地方創生局長さんも頑張ってもらわなければなりません。一番得意な蔵堀副知事、あなたはこういったものが一番得意な分野だと思いますので、ぜひこの思いをひとつ、しっかりと取り組んでいただくようお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

蔵堀副知事 今ほど局長からも答弁申し上げましたけれども、今後、交通ビジョンの策定に向けてしっかり取り組んでまいります。

今後の持続可能な地域公共交通の検討に当たりましては、3つほど論点があると思っています。1つは、当然のことですが、日常生活等に必要不可欠な交通手段を確保する。それから2つ目ですが、

これは観光などの関連施策、まちづくりも入ると思うのですけれども、そういったものといかに連携をさせるかということだと思いません。それから3つ目ですが、これがある意味一番重いのかもしれませんけれども、地域の住民の方を含めて、関係者相互の連携と協働の観点、この3つについての議論が必要だと思っております。

先ほど富山地鉄の収支の御意見もございました。これまで日本の地域の公共交通事業といえますのは、線路等の大型の投資を伴う一方で、人口が継続的に増えていくということを大前提として、民間で営利事業として運営していくということが原則的に行われてまいりました。

社会が成熟して、少子高齢化、人口減少になりますと、人口増加を当てにして持続可能な公共交通を運営していくということは、委員からも御指摘ありましたけど、なかなか厳しいと考えております。

そうした中で、公共交通の運営をどういうふうにしていくか、経営をどうしていくかといったことについては様々な御意見があると考えられます。委員の御指摘もありましたが、交通事業者の考えを聞くとともに、専門家、有識者の御意見、これはしっかりお聞きをするということが必要だと考えております。

また、運行地域の実情や運行の形態、それから設立の経緯、こういったこともよく議論をしなければいけないと思っております。特に収支の構成、先ほど富山地鉄のお話もありましたし、富山のライトレールの話、それから万葉線の話もありました。鉄道線の県内の民鉄で言うところのこういったところだと思っておりますが、それぞれ収支構造が違うわけです。

富山地鉄に限って言いますと、バス事業もやって、鉄道事業もや

って、軌道事業もやっているということで、これまで富山地鉄の経営を見てみますと、鉄道と路線バスでは赤字が出て、軌道と観光バス、高速バス、それと不動産等の関連事業で黒字を出して、会社としては収支を黒字にするということで経営されてきたわけです。ということは、今まであまり多くの人が気づいていなかったんですけど、コロナになってよく分かったことは、実は稼いでいるのは軌道と観光バス、高速バス、不動産はちょっと別ですけど、ということからすると、多くは観光の需要で地域の公共交通を支えてきたという面もあるんだと思っています。これからこのビジネスモデルが成立するのかというと、御指摘のように、なかなか厳しいと思っています。

今後に向けては、先ほどのビジョンの改定の中で、こういった公共交通体系が望ましいか、まずこれを議論させていただきたいと思っています。その中で、一定の方向性が出れば、次の段階として、新しい協議会、会議体をつくってどうしていくか具体的な議論が必要だと思っています。そこでは、先ほどの法律に基づく協議会をつくって、国からの支援もいただける、それから関係者もしっかり協力していく、そういった体制をつくって県内の公共交通を維持していくということだと思います。こうしたことをしっかり議論していきたいと考えております。

米原委員 本業にやっぱりもっとしっかりと専念してほしいな。保険だの何だの、それも地域のいろんな企業ですから、多角的なことは私は間違いだと言いませんが、自分の本業は何かということを考えて、もっとしっかりとやっていかないといかんですよ。そのことが私はちょっとずれてきているんじゃないかなと思いますね。ですから、

線路の話が後回しになるんだ。意味分かりました？

知事にも、県が主体的リードを取ることが極めて当たり前のことだと思っているんですが、公共交通体系の再構築、喫緊の課題です。今、副知事からもお話がありましたように、何とか将来像を描き実現に導く必要があると考えますが、改めて知事に先導に立って進めていただきたいという思いを持って取り組んでいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

新田知事 冒頭にいろいろとお褒めにあずかりまして、高い評価をいただいて、いつ最後落とされるのかなと思って聞いておりましたが、まだ上がったままなのでちょっと落ち着きませんが、最終ラウンド、何とか最後まで立って終わればと思います。

そもそも人口が減る社会において、この公共交通体系を維持、確保していくというのは大変な課題であります。そこにこのコロナ禍でありますから、県内の公共交通機関の皆様の経営的な御苦勞は、やはり察して余りがあります。

さらに、このコロナによる新しい生活様式、また、デジタルトランスフォーメーション、そのように社会がどんどん変わっていく中での公共交通の経営について、本当に大変なことだと思っています。

一方で、これまで、本県に限らず、日本の地方都市全てだと思えますが、1世帯2台以上の車の保有を前提にして物事がいろいろつくられてきたという事実があります。ただ、高齢化社会によりまして、これも持続可能ではないという状況であります。そうになると、やはり公共交通の維持、確保というのは大変大切なことになってきます。すなわち、持続可能で多様な地域交通サービスの実現、維持というのが求められていく、そのような中からの委員の御質問だと

いうふうに考えています。

また、こういう景色は多分、日本全国の地方都市で見られているのだと思います。ですから、国でも地域公共交通活性化・再生法ができて、それに基づいていろいろ考えなさいということになっているんだと理解しております。

いずれにしても、県の役目としては、県民の移動の手段というものを確保していくということが大切な務めであることは言うまでもありません。

一方で、デジタル技術を使うことによってまた新たなサービスも生まれるということ、ここは一つ明るい兆しではないかと考えています。スマホができて、それからアプリをつくって、ウーバーというような配車サービスができました。まだ日本では十分に活用できませんが、そのようなことのように、今年3月、富山ではM a a Sというアプリの「my route」というものがトヨタさん中心につくられて、それが今、実際に稼働して、どんどん進化しつつあります。このようなM a a Sが一層普及すれば県内の交通機関が、公共交通機関に限らず様々な移動手段がシームレスでつながっていく。それをアプリで検索して活用していく、そのようなことが快適にできるようになる。これは明るい展望ではないかと思えます。こういうことがまた今までにない、人口減少社会とはいえ、新しい移動のニーズ、需要の喚起をすることにもつながると期待をしております。

また、富山県成長戦略会議の中間報告でも、自治体をまたがる交通インフラの問題というのは、県が主体的に関わる必要があると。また、公共交通の将来像を描くことも大変重要であるということも中間報告に書かれております。

これにあるように、M a a Sなどの新たな取組を含めて、社会の変化に対応し、持続可能な公共交通を実現するため、公共交通事業者さんとも連携を図りながら、先ほど来、地方創生局長も、また副知事からもお答えをしましたが、新しい交通のビジョンをつくり上げていく、これについて主体的にリーダーシップを取ってまいりたいと考えております。

米原委員 よろしくお願ひしたいと思ひます。本当はまだまだ話をしなければならぬこともあると思ひますが、一応前向きに知事も、しっかり取り組んでいく時代になつたと、そういう時期を迎えているということでありますので、ぜひしっかりと対応していただきたいと思ひます。

もう一点は、富山空港の利用促進について少しお話を、これも公共交通の1点でありますので申し上げておきますが、富山空港は御承知のとおり、YS-11というプロペラから始まってジェット化になってきたわけですが、地方空港としては非常に場所もいいし便利なところだと思ひています。

新幹線が開業しますと、本当のことを言うと、200キロや150キロといつても、これはほとんどなくなつちゃうんですね、本当を言うと。新潟もそうでした。上越新幹線が開業したときには、新潟・東京便がなくなりました。いづれ富山もどうなのかなと思ひていたんですが、歴代の全日空の役員の方々と富山県との御縁というのは、これは詳しく話は申し上げませんが、非常に深い関係にありまして、今日までお付き合いをずっと、非常に人的に富山のこういうことに努力をしていただいたと私は受け止めてゐるわけです。富山のANAのホテルもそうです。本当は富山に建つ予定がなかつたけどいろ

んな御縁があって建ててもらった。そういうこともありまして、全日空の当時のトップの配慮というのは今日まであったのではないかと僕は受け止めているわけです。

したがいまして、東京便は当初6便でした。6便が、これは今コロナですからどうにもならないですけど、減って4便になった。さあ、今度4便になって知事は、どういう交渉結果になるか分からないけれども、大変なことになるかもしれないということをおっしゃって東京へ行かれた。その結果、3便になった。正直言って、よく3便で止まったと思いますよ。

ただ、そこで喜んでいてはいけないから、私が助野局長に言ったのは、東京便が3便になったとあって、それだけではなくて、この3便の飛行機を羽田から全国にどうアクセスするのかということをもっとPRしてくださいよと。富山だけではとても対応できませんので、この周辺の石川県は小松空港がありますが、能登や岐阜、上越、信越地区など、そのエリアに広げて富山空港の新しい商品づくりをするように心がけたらどうですかということをお僕は助野局長に申したら、ああ、そうですねとおっしゃっておられた。そうですね。それをやっていかないといけない。

さらに、東京の羽田空港から隣にある国際空港は、アジアに向けて非常に便利に飛び立っているところです。これにもアクセスするという、いわゆる商品化するというのも僕は大事じゃないかなと、こう思うんですが、そういう考え方について、知事、どう思われますか。

新田知事 新潟であり、仙台であり、また花巻であり、新幹線がつながったところは3年ないし4年以内に東京との航空便がなくなって

います。その中で、富山・羽田便が新幹線開通後も、6年間たちますが、引き続き維持をされているというのは、今委員がおっしゃったように、地域の先人の皆さんとANAさんのある意味では深いつながり、信頼関係のたまもの、そして、やはり富山空港の立地のよさ、これらの結果だと考えています。

そんなことで、今回も、減ったとはいえ、富山・羽田便が引き続き維持をされたことですから、その利用促進については大いに努力をしていかなければならないと考えております。

首都圏対象の旅行商品の造成を旅行会社にしていただきますが、それを応援するということ、また、レンタカーを割安で使えるようにすること、そして、飛騨や高山の地域あるいは新潟上越などの近隣地域とも連携をする。白馬もそうですが、利用圏の拡大にも努めてまいります。

こうした中で、全日空の冬ダイヤが10月から適用されますが、本県の要望も踏まえていただいて。便数が減ったとはいえ、使い勝手はよくなったと。これは、全日空さんの本県あるいは富山きときと空港に対する期待の表れだと考えています。

富山発の早朝の第1便、それにはナイトステイをしなければなりません。当然コスト高の便になります。それでもあえてそれを残していただけたこと、また、羽田から乗り継ぎの可能性が、富山から他県に行く、また他県から富山に帰ってくる、いずれも大幅に可能な乗り継ぎの便数が増えました。

国際線についても、多くの国々に対しての乗り継ぎ路線が増えましたし、また乗り継ぎ時間が短縮されることになりました。国内外に対してのアクセス向上が図られた、そんな冬ダイヤだと。大変に

御努力いただいたことを評価するとともに、ありがたく思っているところでございます。

さらにこの便を維持していくためには、やはりこれまでの取組に加えまして、補正予算でもこの羽田経由の乗り継ぎ商品を造成した県外の旅行会社に対して、送客の実績に応じて助成をする。1人1万円分を考えておりますが、そのようなこと、あるいは乗り継ぎ利便性のPRをするために、全日空と連携して、中国、四国、九州地方の旅行会社へのエアポートセールスを強化してまいります。

また、搭乗率の向上を図るため、富山きときと空港のサポーターズクラブというのがありますが、これの登録をさらに加速していく、そのようなキャンペーンの経費も計上しているところでございます。

この富山・羽田便、そして富山きときと空港の航空ネットワークは、成長戦略会議のテーマでも大きな目標でございます。幸せ人口1,000万人を実現する上でも、とても重要なツール、路線でございます。今後も、全日空をはじめ各関係団体、近隣の地域とも連携をして、コロナ収束後にはまた旅行需要は戻るものと信じておりますが、それを確実に捉えられるように、今やるべきことをしっかりとやっていきたいと考えております。

米原委員 これはコロナ収束後、全国にどう発信できるか、極めて重要なこれからの課題になってくると思いますので、ぜひひとつ一緒に取り組んでいかねばならん重要な課題だと思っていますので、一緒にまた頑張っていきたいと思います。

時間もありませんので、布野商工労働部長にたくさんお聞きしたいことがあるんですが、3間のうち1本、あとはまた機会を見てお話ししたいと思います。

実は私、先般、新世紀産業機構にお邪魔をいたしまして、伍嶋理事長と土肥センター長ともお話をしてまいりました。コロナによっていろんな産業構造がこれから大きく変わってくると。自動車の世界だって、ガソリンからEVの時代にととう変わってくる時代になってきて、富山県のアルミ産業も、繊維素材に向けた新しい取組がこれから始まると。富山県にはものづくり工場がたくさんある。これが幸いだと。医療機関の工場もたくさんある。自動車産業もたくさんある。こういうたくさんある日本海の中で最もものづくりの工業県として発展した富山県は、今まではずっと慎重に来たけれども、このコロナによって随分いろんな変化が起きてきた。これをどう新しい時代に向けて取組をしていくのか。あそこで随分いろんな話を承りました。

その上で、私どもも勉強会をしようということで、この会議室で、伍嶋理事長にも来ていただいて、また土肥センター長にも来ていただいてお話を承りました。

そんなことをいろいろと話したいのですが、いずれにいたしましても、大きく変わることは間違いないと。ただ、あそこの施設は、当初、中沖知事のとときにテクノポリス構想ということで建てられた建物だと僕は記憶しているんです。だけど、あれから相当の時代がたち変化している。今、DXの時代です。だから先般、高度化実施計画のことを知事にも申し上げて、まず最初だけやってくださいとお願いして、一応補正予算で対応していただきましたけども、それだけではなくて、あそこの建物も相当老朽化しています。新しいものに変えていかなければならないこともあります。そして、今のコンソーシアム——いろんな研究会の皆さんがこれを形にして取組

んでいくようなことも、ぜひいろんなことに取り組んでほしい。こういうことをお話しされて、ぜひそうしたいんだということをお話しなさっておられました。

この現状について、布野商工労働部長はどのように受け止めて、どんなふうに手伝いをしていこうとしていらっしゃるのか、今後の対策を含めてお話をいただければ幸いです。よろしく願いします。

布野商工労働部長 新世紀産業機構の機能と体制の強化というお話かと思えます。

委員御紹介のとおり、県の新世紀産業機構、これはお話がありましたように、平成13年、当時3つの財団がありましたけれども、それを統合して今に至っているということでございます。中小企業の産業支援機関といたしまして、経営革新、販路拡大、産学官連携による技術開発など、企業経営、そして事業展開の中で直面する様々な課題に対しまして効果的な解決を図るための支援に取り組んでおります。

また、中小企業リバイバル補助金や、国のよろず支援拠点事業等の実施主体として、事業の継続、再建の支援も行っております。

企業の成長に必要な生産性向上や新技術、新商品の開発などを中小企業が単独で行うということは、やはり技術、人材、資金等の観点から、なかなか難しい場合もあると考えます。

ただ、こうした課題の克服には、多様な企業とか、あるいは大学、公設試験研究機関が連携して、分野横断的な活動を通しまして、成長分野への参入、付加価値の創出を促すことが重要であります。

委員からもお話がありましたアルミあるいはヘルスケアといった

分野に加えまして、次世代自動車やエネルギーなどのグリーン成長分野での企業間ネットワークの形成、そして、産学官共同研究の深化、意欲的な技術開発を促すための支援の充実というものが必要ではないかと考えております。

また、こうした企業間連携、産学官連携の実効性を高めるためには、金融機関を含めたタイムリーな連携など、各主体間の橋渡しを行うコーディネート機能の強化も必要だと。さらに、デジタル技術等を活用いたしました円滑な情報の交換と共有が重要であります。

このため、昨年度、IoT推進コーディネーター——これは民間の方お二人、あるいは今年度、産学官連携のコーディネーター、これも民間の方お一人ですけれども、追加で配置いたしますほか、おっしゃられた理事長を専任化いたしまして組織体制の強化を図りますとともに、この9月補正予算案に、オンライン環境を備えました交流拠点として、デジタルハブ（仮称）の整備費を計上させていただいております。

今後とも機構と十分に相談しながら、機能強化、そして体制整備に努めまして、県内企業の効果的な支援に取り組んでまいります。

米原委員 ものづくりの富山県でございますので、本県産業の発展なくして本県の発展、成長はありませんので、雇用もやっぱりそこで、皆さんが働いて、そして幸せになってもらうということの最も重要な産業構造というのをしっかりとこれから時代の中で、炭素社会も今これからどんどん進んでいくでありましょうし、いろんなことが変化していく。これにしっかりと取り組んでいかねばならないのが新世紀産業機構の大きな役割、そのサポートがどれだけできるかと。いろんな商社の方もたくさん来ておられますので、そうしたことの

知恵を借りてやっていくことも私は非常に大事なことはないかなと思います。

本当は知事にもう一つ聞きたいのだけど、時間がありませんので、またの機会にいろいろとお話をさせてください。いろいろありがとうございました。

最後に、コロナがいつ収束するか分かりませんが、素晴らしいワクチンが開発される時代でありますので、一日も早く国民の皆さんに安心して使っていただけるようなワクチンができればなと思って待っているのでありますけれども、この感染症の歴史というのは、日本人というのは疫病を乗り越えてきた歴史があるようでありまして、奈良の東大寺の大仏も、疫病神を追い出すということで建設されたと著書に載っておりました。節分ではありませんが、鬼は外福は内という、こういった願いを込められて造られたそうであります。京都の祇園祭もそういったことで作られたということも聞きました。

いずれにいたしましても、今朝の新聞に、県内の新型コロナの警戒レベルが27日からステージ2になると、来月4日にもステージ1になるかもしれないということが報道されておりましたが、またばっと広がってしまうと元も子もありませんので、くれぐれもお互いに注意を払って、何とか収束をして年末を迎えられるようになってもらいたいなと願っている次第でございます。

今日はちょっと飛ばしてしまっただけ、また、私の言葉がつつい、何と申しますか、主張ばかりして、皆さんの意見をもう少し聞くこともあったと思いますけれども、その点どうぞ、意義のあるところを取り上げていただきまして、何とかひとつ、こういったこともし

っかりと取り組んでいただきたいという思いから申し上げたのでございますので、よろしく願い申し上げて、私の質問を終わります。ありがとうございました。

渡辺委員長 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いたしました。

委員各位におかれましては、長時間御苦労さまでした。

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3年9月定例会の予算特別委員会を閉会いたします。

午後4時30分閉会