

港湾・公共交通対策特別委員会審査概要報告書

委員長 石須 大雄

- I 開催年月日 令和5年10月10日(火)
- II 会議時間 午後1時00分～午後1時49分
- III 出席委員等 [出席委員] ◎石須 大雄 ○中村 清志 新開 広恵
梅島 清香 田中 勝文 出町 譲
埜田 悦子 林 貴文 山口 泰祐
坂林 永喜 金森 一郎 水口 清志
(◎…委員長 ○…副委員長)
- [議長] 中川 加津代 (公務のため欠席)
- [副議長] 酒井 善広
- [説明員] 別紙名簿のとおり
- [委員外議員] なし
- [事務局職員] 笹島 永吉 高嶋 史恵 野口 広大
- [傍聴者] なし

IV 審査の概要

1 報告事項について

〈 当局から、次の報告・説明があった。 〉

[未来政策部]

- 城端線・氷見線の再構築に係る検討状況について

〈 委員から、次のとおり質疑等があった。 〉

(以下、質疑・質問内容は ○ 、答弁内容は △ で表示)

【城端線・氷見線の再構築に係る検討状況について】

- 城端線・氷見線再構築検討会において議論されている新型鉄道車両について、具体的にどのようなものが検討されているのか。
- △ 新型鉄道車両については、主に2種類が候補に挙がっている。一つは、電気式気動車と呼ばれるものであり、ディーゼルエンジンで発電し、モーターで駆動する形

式になっているため、架線を引く必要がなく、現状の設備を活用できる。もう一つは、駆動システムは同じであるが、これに蓄電池を搭載するハイブリッド気道車である。発電した電気を溜めて、発進時などに活用するものであり、静音性に優れる一方、蓄電池を搭載するため、割高なこと、蓄電池の更新費用との見合いをどう判断していくか、今後の検討のポイントになってくるものと考えている。

- 新型鉄道車両等について、それぞれの車両に係る金額ベースでの比較は。
- △ 令和5年2月の第5回LRT化検討会の資料によれば、今回の新型鉄道車両については、26両の車両と除雪車の導入による費用が131億円となっている。LRT化した場合は、総事業費が435億円、車両費用は25編成75車体で114億円とされている。また、架線は使わず、すべて蓄電池で走らせるタイプの場合、車両数は変わらず、総事業費が421億円、車両費用としては191億円とされている。BRTと呼ばれる高速バス輸送システムを活用した場合、総事業費が223億円、車両費用は、バスが75台で21億円とされている。今後導入する車両については、車体の内外装など、どのようなものを盛り込むかによって金額が大きく変わってくることもあり、それらも含め、今後の検討のポイントとなると考えている。
- あいの風とやま鉄道への移管に伴い、富山県はどの程度負担する考えなのか。
- △ 現在の再構築検討会では、役割分担や責任分担の在り方を議論していくことになっている。今後、それぞれの分担に応じて、負担割合についても議論の中に出てくるものと理解している。
- 沿線4市で負担することを各市長が言っているが、高岡市はどの程度の負担が必要となるのか。沿線4市の中でも、高岡市は人口が多く、負担が大きいのではないかと懸念があるので、確認させていただきたい。
- △ 現在、役割分担や責任分担の在り方を議論していくことになっており、どこまでが民間事業者の責任、あるいは役割で、どこまでが自治体側の責任、あるいは役割なのか、まだ整理がなされておらず、金額ベースでは幾らになり、その負担分について、自治体側はどのような割合で考えていけばいいのか、という議論には至っていない。全国的には、運行距離や駅の数、人口など、様々な考え方があろうと思うが、どのような尺度を持って負担割合を決めていくのはこれからという状況である。
- これまでの報道を見ると、あいの風とやま鉄道からは、赤字分に関しては補填してほしいという意向があり、私としては、沿線4市が赤字補填を分担し、負担するという理解であったが、赤字補填の取扱いについては、まだ決まっていないということではどうか。
- △ 新聞報道では、単に赤字補填という単語が使われていたが、自治体側がどこまで補填する必要があるのかということは、現時点では決まっていない。あいの風とやま鉄道の経営を支援するという方向性は、沿線4市、県も共有できていると考えており、どのような形で支援するのかということは、第3回目以降の再構築検討会での議論になると理解している。
- 氷見線・城端線の再構築にあたり、国の社会資本整備交付金の制度を活用することになれば、全国初であり、非常に望ましいことであるが、最初にこの交付金を獲得することによるメリットはどのようなものがあるのか。

- △ 再構築協議会としては、中国地方の芸備線が制度上の第1号ということで報道されていたが、こちらはJRからの提案で、国に対して調整に入ってほしいという要請があったものである。城端線・氷見線については、令和2年のLRT化検討会以前から沿線4市、県で活性化に向けて、JR側とも協議を進めてきており、法的なスタートを待たずして、任意の形で、5年7月から議論を始めている。国においても、リーディングケースとして位置付けられていると認識しており、全国に先駆けた先導的なケースとして支援していただけることを期待している。
- あいの風とやま鉄道が事業主体になることによって、利便性が向上するということとを期待している一方、高岡市の負担を最小限に抑えていただけるよう、交渉に臨んでいただきたい。(要望)
- 今後、JRとの交渉、県との交渉、そして沿線3市との交渉を進めるうえでは、あいの風とやま鉄道が提示した条件が肝になる。非常に大変な交渉になると思うが、本市の負担分をしっかりと抑えていくことが肝要であるなか、この再構築検討会に、本市からはどのような方が参加されるのか。
- △ 再構築検討会では、スピード感を持って進めていくという観点から、各自治体の首長がメンバーとなっているほか、あいの風とやま鉄道からは社長、JR西日本からは金沢支社長が参加し、各組織において責任を負える方に参加いただいているものと考えている。
- ある市長は鉄道に詳しく、かつ市の財政もしっかり握っていると聞いている。そうした百戦錬磨の方と対峙するには、しっかりとした根拠と知識、長い目で見た財務的な計画が大切である。市長が参加されることは、スピード感の点においては、すごく大切な部分ではあるが、決定においては、しっかりとした根拠を持ち、我々議会も納得する形で決めていただきたい。議会が置き去りにならないように、配慮いただきたい。(要望)
- △ 令和5年9月の再構築検討会では、9月定例会の直前に、開催した内容が新聞報道等で報じられ、定例会の中で、議員の皆様にも様々なご意見等をいただいた。沿線市としては、それぞれの議会における議論も当然必要であると考えており、再構築検討会の事務局を担っている県には、スピード感を持って進めるとともに、沿線市の議会等で、しっかりと議論ができるスケジュール感で進めてほしいことをお願いしている。この特別委員会からご指摘があったことについても、県にしっかりと伝えてまいりたい。
- 先日、氷見線に乗り、伏木駅から降りて勝興寺を訪れた。車両から降りる際、少しカーブしていたため、隙間があって危ない箇所が見受けられた。そのような箇所を、早く直してほしいという意見も聞いている。JRに直していただくことはできるのか。
- △ 駅施設の状況について、本市としては、城端線・氷見線の活性化を進めてきている中で、これまでも駅舎等についての議論を、JR西日本と進めてきたが、中にはどうしても避けられない駅施設の課題もある。例えば、伏木駅については、氷見方面から東に向かって海岸線を走ってきた氷見線が、伏木駅で、高岡方面に向かって南に方向を変えるよう、進路を転換する線形になっている。その関係で伏木駅のホ

ームや、レールは湾曲したものにならざるをえない状況で、そこに箱型の車両が進入してくるため、どうしてもホームとの離隔距離が空く箇所があることは避けられない状況である。JR西日本と話をする中では、車両の揺れ等を考えると、車両とホームとの接触を避けて運行する必要がある、現状の離隔距離で運用せざるをえないと伺っている。駅舎等については、どこまでの施設整備、また再構築に向けた投資をしていただけるのかということについて、今後の再構築検討会においてJR西日本から見解が示され、それをベースに議論が進められると考えている。

- 勝興寺も国宝指定になって1年になる。少しでも迅速に対応いただきたい。(要望)
- 再構築にあたり、市民の意見をどのように吸い上げていくのか。
- △ 計画策定のスケジュールでは、令和5年内に策定作業を終えて、5年度中の認定に向けてスピード感を持って進めることとしており、市議会での議論がしっかりと担保できるよう、スケジュール調整を県にお願いしている。ただ、計画については、大枠の計画になるものと考えており、市の投入額等については、負担割合等がある程度見えたうえで、具体の取組みを事業化する際に、市議会にお諮りし、議論いただきたいと考えている。
- 公平性をもって、市として、市民のため、地域のための利益になるかを十分に議論していただきたい。(要望)
- これまでの城端線・氷見線の経過を踏まえ、JRの役割、責任について伺いたい。北陸新幹線開通後、JRにおける設備投資や、ダイヤの利便性などから、利用者が伸びず、人口減少にもつながっていると考えている。そうした中で、新型車両の議論や、あいの風とやま鉄道への移管を進めており、JRが責任を持って引き継ぐことを要望されていることはわかるが、今後も、沿線4市、あいの風とやま鉄道とともに、強く伝えていただきたい。あいの風とやま鉄道が提示する条件については、JRにとっても負担が大きいと考えられるが、実現する可能性はどの程度あるのか。
- △ あいの風とやま鉄道から指摘いただいている5項目については、条件2つ目の運転士、技術系の要員の確保に向けて、JR西日本の社員を派遣することと、条件3つ目の経営移管前に、JR西日本において、レールやまくら木などの、本格的な再整備を行うこと、また、条件5つ目の両線の直通化の場合は、技術的なことも含めて、JR西日本の全面的支援が必要であることについては、おそらく3回目の再構築検討会で、JRから対応方針が示されるものと理解しており、JRがどのような姿勢で対応いただけるのか明らかになってくると思っている。JR西日本においては、全面的に支援していただけるものと考えており、そのような姿勢で、JR西日本との議論を進めていただけるよう、事務局である県にお願いしているところ。

[産業振興部]

。令和5年度のクルーズ船の伏木港への寄港実績等について

〈 委員から、次のとおり質疑等があった。 〉

【令和5年度のクルーズ船の伏木港への寄港実績等について】

- 乗船客のうち、高岡には何人お越しになったのか。
- △ 乗船客の約7割が循環バスを利用され、2回合わせて、約3,600人を超える方が、高岡にお越しいただいた。
- 現在、伏木が高岡市内で一番色々と整備を進めている地域だと思うので、船で来ていただいている以上、しっかり滞在していただき、お金を落としてもらうことも、経済効果として大事なことだと考える。高岡らしいおもてなしをどのように醸成するのか、また市民の皆様はどうお願いをするのかも含めて、頑張っていく必要がある。県も一生懸命誘致しており、金沢にターミナルがあることを踏まえると、高岡に来てもらうということは大変大事なことだと思うので、エージェントにどのようなパッケージで売っていくのかという点についても、積極的に市も関わる必要があるものと考えている。(意見)
- 背後地観光について、乗船客には一生懸命取り組んでいることはわかるが、乗組員への働きかけ、高岡のPRは行っているのか。
- △ 旅行運営会社の考え方によっても異なるが、今般のMSCベリッシマにおいて、1回目の寄港の際は、前の停泊地の新潟港から伏木港までの間、市職員が乗船し、高岡の観光PR活動をさせていただいた。2回目の寄港の際は、旅行運営会社の都合で乗船できなかったが、乗船客はもちろん、乗組員の方も含めて、PR活動のパンフレットの配布や、無料の国宝バスなどを説明させていただき、周知に努めた。
- 乗船客の方は何回も同じ船に乗るわけではなく、生涯に一度か二度乗られるかどうか、分母が少ないと思うが、乗組員の方は、これまで飛鳥IIやMSCベリッシマも何度か寄港いただいております、リピーターである。そのため、高岡に行ったらどこにおいしいお店があるかなど、情報発信をしていただければ、直接的なリピーターにも繋がるほか、乗組員の方から、乗船客に情報発信いただけることもあると思うので、取組みいただければと考える。(意見)

2 その他

- 本委員会の行政視察について
令和5年10月31日(火)から11月1日(水)に実施することが報告された。
- 次回の本委員会の開催について
令和5年11月20日(月)午前10時に開催することが報告された。

〈 委員から、質疑等はなかった。 〉

〈 当局からの報告はなかった。 〉

〈 以上で委員会を閉じた。 〉

港湾・公共交通対策特別委員会 当局説明員（15名）

副市長	河村 幹治		
未来政策部長 未来政策部政策監	鶴谷 俊幸	都市創造部長	赤阪 忠良
未来政策部次長 未来課長	日名田 尚明	都市創造部次長	梶本 敏規
未来政策部次長 企画課長	新田 裕子	都市創造部次長	西條 正輝
総合交通課長	表野 勝之	都市創造部次長 都市計画課長	山森 久史
		土木維持課長	割田 一郎
産業振興部長	式庄 寿人		
産業振興部次長	堺 啓央		
産業振興部次長	長久 洋樹		
産業振興部参事（兼務）	西條 正輝		
観光交流課長	森川 朋子		
みなと振興課長	車 忠宏		