

令和4年9月定例会 総括審査会

宗方 保委員

宗方保委員

県民連合の宗方保である。通告に従い、質問する。

今回は、交通に関連して幾つか質問する。

まず、J R 在来線の活性化に向けた取組についてである。

近年のJ R 在来線を取り巻く状況は、人口減少や自動車の普及、さらにはコロナ禍の影響による利用者数の減少と、厳しい経営状況に直面している。こうした背景を受け、国土交通省有識者検討会は7月下旬、見直し対象路線の目安を輸送密度1,000人未満とする提言を出した。J R 各社も相次いで赤字路線の収支を情報公開し、県内では水郡線、磐越西線、磐越東線、只見線の4路線9区間が赤字であることが公表された。

日本で鉄道が開業してから今年14日で150年を迎える。鉄道は明治時代以降、地域を支えてきた大切な財産であるが、その経営に当たってはJ R 各社任せにしてきたところがある。沿線自治体は、採算が悪化した路線の現状を受け止め、これまで以上に利便性の向上や利活用の促進に知恵を絞り、しっかりと関わっていく必要があると考える。例えば、水郡線の川東駅や小塩江駅は、郡山駅まで30分以内の通勤通学圏にある。この好立地を生かし、駅周辺に宅地開発などを進め背後人口を増やせば新たな利用者も増えることとなり、須賀川市小作田などは、水害を乗り越え、駅を中心としたまちづくりや駅前商店街のにぎわいの再生につながるものと考えている。

さきの国土交通省有識者検討会の提言では、「危機的状況にある線区については、自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援する」とある。沿線自治体はもとより、広域自治体である県においても沿線自治体と連携し、J R 東日本と共に将来を見据えた地方鉄道の在り方を議論しながら、在来線の活性化に取り組んでいく必要があると考える。

そこで、県はJ R 在来線の活性化に向け、どのように取り組んでいくのか。

生活環境部長

J R 在来線の活性化については、鉄道が生活交通の確保や地域の振興に資する重要な社会基盤であることから、県は福島県鉄道活性化対策協議会を通じ、沿線市町村と共にJ R 東日本に対して様々な要望をしており、駅舎の改修やダイヤ改正、観光列車の運行などにつながっている。

今後も要望活動を行いながら、沿線市町村と連携して利活用の促進を図り、J R 在来線の活性化に取り組んでいく。

宗方保委員

次に、新駅設置の取組についてである。

J R 在来線の活性化に関連して、新駅設置が必要であると考えている。利用者の目線から考えると、利便性の高い駅の立地が必要であり、駅周辺にこそ商店や住居、公共施設が望まれる。拠点的中核市の沿線にこそ新駅を計画することが乗降客を増加させ、交流拠点施設や中心市街地の活性化につながるものとする。最近実現した新駅では、磐越西線の郡山富田駅、常磐線のJ ヴィレッジ駅が記憶に新しいが、県内各地域においても、いまだ実現していない希望のある新駅構想が存在すると思う。

そこで、県はJ R 在来線における新駅設置にどのように取り組んでいくのか。

生活環境部長

J R 在来線における新駅設置については、地元自治体等からの要望を踏まえ、福島県鉄道活性化対策協議会を通じ、J

R東日本に対し要望活動を行っている。

同社においては、利用客の現状や将来の見通しなどを基に判断されるものと考えているが、今後とも地元自治体と連携を図りながら要望活動を行っていく。

宗方保委員

次に、只見線の利活用についてである。

平成23年7月の新潟・福島豪雨により会津川口駅から只見駅間が不通となっていた只見線は、復旧を望む地域住民の強い思いが実り、10月1日に全線での運転再開となった。地元住民はもちろん、努力を賜った関係各位に厚く御礼と御祝いを述べる。

30年に県が策定した只見線利活用計画では、日本一の地方創生路線として生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用されるとともに、それらが循環し成長することで、何度でも乗りたい、訪れたいと思える路線、地域となることを目指す姿としている。只見線の全線運転再開はゴールではなく、スタートである。観光路線として多くの客を呼び寄せ、沿線の観光資源を活用した交流人口の拡大、沿線のブランド化された農産物の販路拡大に取り組み、地域活性化につなげていくことが強く求められている。

かつて私は、只見線に勤務した経験のある須賀川駅長と観光列車のチャーターの話で盛り上がった。その結果、郡山駅と会津若松駅を經由し、須賀川駅から只見駅間を往復する1泊2日の観光列車が運行されることになり、その集客に一役買ったことがある。その際には、只見町の観光はもとより柳津町の温泉宿に泊まり、会津若松市の七日町通りを散策するなど、只見地域だけではなく会津地方を堪能したことで参加者から大変喜ばれた。県民でも只見線に乗ったことがある者は少ないのではないかと思う。

これまでの利活用はどうだったのかを十分に検証し、只見線を応援する様々な主体が知恵を絞り、大都市圏、とりわけ郡山駅からの直通列車の運行など、既成概念にとらわれない大胆な可能性を模索していくべきである。

そこで、県は只見線の観光路線としての利活用をどのように推進していくのか。

生活環境部長

只見線の利活用については、これまで四季折々の絶景や沿線の魅力を体感できるツアーの実施や観光周遊バスの運行、さらには只見線を巡る企画列車や学習列車などにより誘客を図ってきた。

今後は、運転再開による効果を最大限に生かし、新潟県と本県をつなぐ新たな企画列車の運行や地元住民が行う再開区間での車内販売など、只見線ならではのおもてなしを行い、只見線の観光路線としての魅力を高め、利活用促進にしっかりと取り組んでいく。

宗方保委員

郡山駅発という話をしたが、新幹線で北から、あるいは東京など南から来た者が会津若松駅で乗り換えることなく、もう少し時間に余裕を持って弁当や土産を買いながら只見町まで来れるようにするなどといったことも含め、観光の立場からこの路線をどうするのか。観光交流局長の考えを聞く。

観光交流局長

只見線の利活用の推進については、奥会津の食、歴史、文化など、地域の魅力を発信し、観光誘客を図ることが重要であると考え。奥会津には、春はブナ林の新緑、夏は霧幻峡の渡し、秋は喰丸小の大イチョウ、冬は只見線橋梁の雪景色など四季折々の景色や、三島町の編み組細工、昭和村のからむし織など魅力ある特産品もある。これらを生かし、企画列車なども活用しながら、奥会津への観光客を増やすことで只見線の利活用を推進していきたい。

宗方保委員

生活環境部長は列車を走らせることが先決であるが、逆に観光交流局長には、宿泊や酒を飲んでもらうことなどをよく研究してもらいたい。例えば、只見川には三段紅葉という言葉がある。上部、中段部、川沿いの順に紅葉し、紅葉の時期が長い。そのようなことも含め、いわゆる昭和の風景と七日町のような大正ロマンとを掛け合わせて研究願う。

次に、運輸部門におけるカーボンニュートラルについてである。

環境先進国であるドイツの中でも特に先進的な取組を行っており、環境首都と称されるフライブルク市では、自動車削減の取組として、市街地への自動車の乗り入れを制限する代わりに大型駐車場が駅に整備されており、住民は自宅から駅までマイカーで移動し、駅から路面電車やバスなど公共交通機関を利用して市街地へ移動している。

また、国内においても、電動車を活用したカーシェアリングの実証実験などが進められており、カーボンニュートラルの実現に向けては、自動車、鉄道など運輸部門における取組も重要になってきている。

そこで、県は運輸部門におけるカーボンニュートラルの実現に向け、どのように取り組んでいくのか。

生活環境部長

運輸部門におけるカーボンニュートラルについては、環境負荷の少ないまちづくりを推進する上でも極めて重要であり、バスや鉄道等の公共交通の利用促進を図るとともに、燃料電池バスや電気自動車への導入補助等を通じ、二酸化炭素排出削減対策を推進している。

引き続き関係団体等との連携を密にし、運輸部門におけるカーボンニュートラルの実現に向け、しっかりと取り組んでいく。

宗方保委員

次に福島空港の利活用についてである。

現在、国は感染対策と社会経済活動の両立を図りながら、水際対策のさらなる緩和に向けて検討を進めるとともに、国内においても3年ぶりに行動制限のない夏休み、お盆となり、今後空港の利用も少しずつ回復に向かっていくものと期待している。

そのような中、今年5月にはANAによる沖縄チャーター便が複数本運航されるなど明るい話題も聞こえてきており、こうした情勢の変化も踏まえ、今後の感染状況に注視しながら、コロナ禍で途絶えている沖縄県との人、物の交流についても取組を進めていくべきではないかと考える。

そこで、県は福島空港を利用した沖縄県との交流促進にどのように取り組んでいくのか。

観光交流局長

沖縄県との交流については、うつくしま・ちゅらしま交流宣言の締結から、来年で20年の節目を迎える。今年度は、コロナ禍で中断していた小学生同士の親善交流事業を再開するとともに、福島空港の利用促進に関する連絡会を3年ぶりに沖縄県で開催することとしている。

今後とも、市町村や民間団体等による交流活動を推進し、より幅広い分野で沖縄県との交流促進にしっかりと取り組んでいく。

宗方保委員

チャーター便は運航されたが、定期路線化を目指すのかどうか、局長の心意気を聞く。

観光交流局長

沖縄定期路線については、平成6年9月から14年間にわたって運航され、利用者は累計で100万人を超えた。最も好調だった20年度の年間平均搭乗率は70%を超えるなど、人気の路線でもあった。路線撤退から13年が経過した今なお、県民をはじめ、県内の旅行業界等から運航再開を求める声が寄せられている。

引き続き、本県と沖縄県の様々な交流を深めながら、沖縄定期路線の復活を目指し、航空会社に戦略的に働きかけていきたい。

宗方保委員

ぜひ、定期路線化を目指して頑張ってもらいたい。県民からは、仙台空港、新潟空港、茨城空港などから沖縄県に行ってきたとの話を聞く。直行便があるかないかでは使い勝手が全然違う。人と物の交流という話をしたが、本県には米、果樹、酒など優れた物産がある一方、沖縄県には泡盛やパイナップルなど全然違う物産がある。それを互いの県民は求めている

が、トランジットは時間も費用もかかるため、できれば直行便をとの希望がある。

そこで、人と物の交流の中で定期便に懸ける思いを聞く。

観光交流局長

今年度進めている乗り継ぎキャンペーンでは、6～9月で約4,000人に利用してもらっている。その中で一番多い地域が福岡県、その次が沖縄県となっている。沖縄県への乗り継ぎが多いことは、今後の沖縄便の復活に向けた一つのよい材料と考えている。さらに、現在は中止や延期となっているが、沖縄県物産展も毎年開催していたため、今後も再開時期を見据えながら考えていきたい。また、福島空港内では乗り継ぎ先の物産展を開催しているため、沖縄県物産展を開催するなど人と物の相互交流を進めていきたい。

宗方保委員

那覇空港のANAにおいては、東南アジア方面から沖縄県に午前2時に到着する荷物を全国各地へ送ったり、逆に国内からも、青森県のマグロなどを那覇市から海外に送っている。定期路線ができれば、そのような海外との物流も盛んになると思うが、どうか。

観光交流局長

那覇空港は国際物流のハブ空港として、施設も非常に整備され、24時間体制で物流が進んでいる。実際にその現場を見たが、0時までに物が沖縄県に着くと、午前2時過ぎには各地に運ばれる物流体制が構築されている。仮に福島空港から定期便が運航された場合、搭乗率が低い飛行機であっても、ベリー便に荷物を乗せて沖縄県に運び、そこで荷物を乗り継ぎアジア各地に輸送することが現実的に可能となる。観光客でいっぱいになると荷物が増えてしまい、貨物を積めないことも時々あるが、物流面でも可能性は開けてくるものと考えており、定期便の復活は効果が大きいと考えている。今後とも、様々に研究しながら進めていきたい。

宗方保委員

新型コロナウイルス感染症の影響により、上海のハブ空港の時代は終わった。沖縄県は様々な可能性を秘めている。今後とも頑張ってもらいたい。

