

## 地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和5年6月26日(月)

午前9時58分開会

午後0時17分閉会

II 場 所 第3委員会室

III 出席委員

委員 長	針山 健史
副委員 長	瀧田 孝吉
委 員	尾山 謙二郎
〃	嶋川 武秀
〃	藤井 大輔
〃	岡崎 信也
〃	井上 学
〃	鹿熊 正一

IV 出席説明者

地方創生局

地方創生局長 竹内 延和

理事(地方創生局次長・ワンチームとやま推進室  
長・観光振興室長)

宮崎 一郎

参事(ワンチームとやま推進室市町村支援課長)

滑川 哲宏

参事(観光振興室観光戦略課長)

山下 章子

ワンチームとやま推進室地方創生・移住交流課長

荻浦明希子

ワンチームとやま推進室中山間地域対策課長

富士原 禎

観光振興室課長(立山黒部・広域観光戦略担当)

高田 敏暁

観光振興室国際観光課長 中川 千映

観光振興室コンベンション・賑わい創出課長

杉原 英樹

観光振興室世界遺産・ふるさと教育推進課長

島田 修一

## 交通政策局

交通政策局長 田中 達也

理事（交通政策局次長） 牧野 裕亮

交通戦略企画課長 有田 翔伍

広域交通・新幹線政策課長（広域交通対策班長）

黒崎 勇一

航空政策課長（空港コンセプション導入準備班長）

勝山 誠司郎

航空政策課航空路線利用促進班長

朝山 弘康

航空政策課空港施設班長 宮崎 洋一

## 商工労働部

商工労働部長 中谷 仁

企業誘致専門監 端 正至

理事（商工労働部次長） 齊木 志郎

参事（労働政策課長） 富賀見 英城

商工企画課長（新産業創出班長）

細川 謙一

地域産業支援課長 久崎 みのり

立地通商課長 吉澤 泰樹

商工企画課デザイン・クリエイティブ産業振興班長

長守 文雄

地域産業支援課地域産業活性化班長

板屋 雄介

立地通商課物流通商班長 島田 俊之

労働政策課雇用推進班長 長嶋 賢治  
労働委員会

労働委員会事務局長 清原 明宏

労働委員会事務局次長 岩城 美弥

## V 会議に付した事件

- 1 6月定例会付託案件の審査
- 2 請願・陳情の審査
- 3 閉会中継続審査事件の申し出について
- 4 地方創生産業行政当面の諸問題について
- 5 行政視察について

## VI 議事の経過概要

### 1 6月定例会付託案件の審査

#### (1) 質疑・応答

針山委員長 本定例会において本委員会に付託されました諸案件の審査に入ります。

付託されております諸案件はお配りしてある議案付託表のとおりであります。

これより付託案件についての質疑に入ります。

質疑はありませんか。——ないようでありますので、質疑なしと認めます。

#### (2) 討論

針山委員長 これより討論に入ります。

討論はありませんか。——ないようでありますので、討論なしと認めます。

#### (3) 採決

針山委員長 これより付託案件の採決に入ります。

本委員会に付託されました議案第71号令和5年度富山県一般会計補正予算（第3号）のうち、本委員会所管分外1件について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

針山委員長 挙手全員であります。

よって、議案第71号外1件については、原案のとおり可決すべきものと決しました。

## 2 請願・陳情の審査

針山委員長 次に、請願・陳情の審査に入りますが、今回はいずれも付託されておられませんので、御了承願います。

## 3 閉会中継続審査事件の申し出について

針山委員長 次に、閉会中継続審査事件の申し出の件を議題といたします。

本委員会の閉会中継続審査事件については、お配りしてある申し出案のとおり議長に申し出たいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

針山委員長 御異議なしと認めます。

よって、お配りしてある申し出案のとおり議長に申し出ることと決定いたしました。

## 4 地方創生産業行政当面の諸問題について

### (1) 報告事項

資料配付のみ

広域交通・新幹線政策課

- ・あいの風とやま鉄道の利用促進等について

### (2) 質疑・応答

嶋川委員

- ・エネルギー問題とクリーンエネルギー自動車について

藤井委員

- ・中山間地域チャレンジ支援事業について
- ・富山県の中小企業の賃上げについて

岡崎委員

- ・北陸新幹線の敦賀延伸について
- ・北陸新幹線を利用した外国人誘客について
- ・外国人観光客への公共交通利用案内について

井上委員

- ・観光分野の諸課題について

鹿熊委員

- ・観光について
- ・「第2期とやま未来創生戦略」の改訂について

瀧田委員

- ・効果的・効率的な観光PRについて

**針山委員長** 報告事項に関する質疑及び所管行政一般についての質問に入ります。

質疑、質問はありませんか。

**嶋川委員** 週明け月曜日ということで、一生懸命頑張ってまいりたいと思っております。週末ともなりますと、やはり心身ともにエネルギーチャージをしなければいけないということで、私も少し子供と遊んで、心のエネルギーをチャージしたところでございます。

何でこんな話をするかと申しますと、人間にとってエネルギーチャージというのは、子供や趣味など、心にはいろんな形で無限にエネルギーチャージができます。ですが世の中、経済活動においては、このエネルギーには限界がある、限りがあるということで、今日はエネルギー問題とクリーンエネルギー自動車について、3点質問をいたします。

エネルギー、資源等はやはり有限で、無限ではないと。限りある資源をどのように使っていくかを将来にわたり長い目で見たときに、いろんな形で生活に影響が出てくる。ここを今日はこの委員会で質問いたします。

電気料金が高騰している現在、電気自動車の普及——これは世の中、みんな電気自動車に乗りましようねというこ

とで、普及が促進されてはおりますが、政府がこのほど2035年までに新車販売で電動車100%を目指しましょう、ガソリン車を販売するのはやめましょうと宣言しております。

石油を無駄にしないというこの世の中の流れはいいと思いますけれども、そんな中で電気自動車が普及してまいりますと、企業や家庭の電力需給に必ず支障が出てくるであろうという点に至るわけです。まず1点目は、電気自動車等の普及により、県内の電力需給に問題は発生しないのか、この見通しにつきまして、細川商工企画課長にお伺いをいたします。

**細川商工企画課長** 外部からの充電を要する電気自動車やプラグインハイブリッド車につきましては、政府の補助金交付の申請状況を見ますと、現在、県内でおおよそ2,000台から3,000台程度が走行していると推定されるところでございます。

1日当たりの充電量は、北陸電力が公表しておりますモデルケースによりますと、中規模な工場約2か所程度の電力使用量であるということで、現時点では需給に関する大きな問題が生じているというお話はありません。

政府が、2035年までに乗用車における電動車の新車販売100%を目指す中、電気自動車の充電時間が利用者の帰宅後や出勤前など、特定の時間に集中した場合の電力需給の逼迫を懸念する声もあります。

本県では、2030年度までにガソリン車の台数を35%以上削減することを目指しておりますが、電力会社や送配電会社においては、電動車の急速な普及も含めた電化の進展に留意し、送配電網の強化などに計画的に取り組んでいただいているものと考えております。

また、電動車につきましては、経済産業省においても、

充電器を稼働させる時間を遠隔で制御して、最適な時間に充電させ、電力需給の平準化を目指す仕組みも検討されております。今後、電化が進んだ社会において、増大していく電力需要を乗り越え、スマートシティの実現、高度化へ貢献する動く蓄電池としての役割が期待されており、今後、有効利用に向けた検討がさらに進んでいくものと考えております。

先般、委員長、副委員長にも省庁で要望していただきましたけれども、国に対しては、必要な電力の安定供給とともに、経済戦略、地球温暖化防止対策、国民負担等を勘案して、バランスの取れた総合的なエネルギー政策の推進を要望しているところでございます。

本県としても、企業活動や国民生活に支障が生じないように、電力需給面も注視しながら、電気自動車等の普及に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

**嶋川委員** 計画的に把握をしながら進めていると。国への要望もしているということでした。

電力の平準化ということですが、たくさん電気自動車が普及し、いつ充電するんだとなると、恐らく、電気料金の安い夜に充電することになると思います。夜に充電をするということは、それだけ走っていることと同じと考えられるかなと。

となりますと、やはり24時間、発電をし続けないといけない世の中になっていくのかなと。こうなったときに、どう発電をするかという中で、私は、エネルギーのバランス——発電にどういう燃料を使うかは、バランスだと思っております。

そんな中で、1つ注目できるのは、いわゆる水素燃料を使いました自動車ですね。トヨタさんですと、MIRAIという車があって、知事の公用車にもなっていると思いま

すが、これは私も試乗したことがあります。走って、水がたまってくると、H<sub>2</sub>Oというボタンを押せば、水がびゅっと排出されると。こんな環境にいい車はないわけでありまして、政府は水素基本戦略において、2030年までに乗用車換算で80万台程度——これはかなりの台数だと思いますけれども、燃料電池自動車の普及を目指しております。県では燃料電池自動車の普及のため、どのような取組を行っているのか、お伺いします。

**細川商工企画課長** 燃料電池自動車は、電気自動車と比べまして走行距離が長く、充填時間が短いという強みを有する一方で、水素や燃料電池の価格の高さが、その導入に向けた課題となっております。国内の燃料電池自動車の保有台数は、令和5年3月現在で7,474台であります。

御紹介のありました国の水素基本戦略では、2030年までに80万台程度の普及を目指しているものの、こういった現況を見ますと、一層の導入促進が必要であると考えられます。

そのため、国では、クリーンエネルギー自動車の普及のための補助事業を実施しているほか、県では令和元年度から、燃料電池自動車の導入に係る補助金事業を実施いたしまして、令和4年度までに計18台の導入支援を行ったところでございます。

燃料電池車は、自動車のほか、船舶など、様々な機器で活用されております。これらの本格的な普及には需要拡大、コストの低減の好循環をつくりまして、市場拡大していく必要があると考えています。

このため、昨年度、水素エネルギーに関するセミナーを開催しましたほか、燃料電池フォークリフトのモニター事業を実施したところ、導入のための補助金を望む意見が多数ありましたことから、今年度から、燃料電池自動車に加



え、新たに燃料電池フォークリフトの導入に係る補助事業も実施することとしております。

**嶋川委員** すみません、ちょっと不勉強なものですから、フォークリフトというのは、どういったものかをお尋ねしてよろしいですか。

**細川商工企画課長** 荷物を持ち上げるパレットがあり、そこに申込みたいものを差し込んで、ぐっと持ち上げる機械で、それをフォークリフトと。よく御覧になることがあると思います。それを水素、燃料電池で駆動するものが今開発されており、その導入支援を行うものでございます。

**嶋川委員** ありがとうございます。すみません。そのフォークリフトだったと。かしこまりました。

国でも県でも補助しておられて、導入の促進を図っているという現状を把握させていただきました。

やはり電動車、燃料電池車等を導入する場合は、水素ステーションなど、どこで補給するかが大変重要だと思います。

私もEVに乗っていたこともありますが、個人的には、充電環境が非常にストレスになりました。いわゆる水素自動車ですと、水素ステーションに関して、政府が目標として2030年度までに1,000基程度の確実な整備実現を目指しています。1,000基ということは、単純に47都道府県で考えますと20ぐらい必要だということでもありますけれども、今、富山県にはこの水素ステーションが2か所しかなくて、しかも富山市の2か所です。企業さん等は今、ESG投資など、そういう取組に関しても、やはり姿勢を示すという意味でもこういった車の導入を考えるのは当然であります。例えば呉西で、そういうものを導入しようという企業さんがおられたら、二、三十キロ走ったら、わざわざ富山市まで来なくてはいけません。このことを考えますと、

やはり国も掲げるように、県西部にも水素ステーション設置を進めていく必要が必ずあるだろうということになります。

ステーションに燃料を運ぶという供給路の確保等も課題になるかと思うのですが、どう取り組んでいくのかを、最後にお伺いします。

**細川商工企画課長** 本県では、令和2年に2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す「とやまゼロカーボン推進宣言」を公表しまして、国・県・富山市の支援により、一般社団法人富山水素エネルギー促進協議会が同年3月に北陸三県で初の商用水素ステーションを整備いたしました。

御紹介があったとおり、現在、富山市内の2か所に整備されております。また全国状況を見ますと、今年5月現在、37都道府県で計167か所が整備されています。

今年6月に改定されました国の水素基本戦略によりますと、全国で水素ステーションの設置が進まない要因を分析されており、燃料電池自動車の普及だけでなく、水素ステーションの高額な建設費や運営費も要因であるとされているところでございます。

燃料の水素は、御承知のこととは思いますが、あらゆる気体の中で最も軽く、無色、無臭、拡散・漏えいしやすい、金属材料をもろくさせやすい、それから、非常に着火しやすいといった独自の性質を有しております。

こうしたことから、水素ステーションの立地、配管等の材料、それから運輸など、安全性を確保する様々な規制が存在しております。さらに建設等にも規制がございまして、多額の費用を要すると。

県では、こうした課題を解決して、水素社会の実現に向けた製造から貯蔵、輸送、利活用までの水素サプライチェーンを構築することが、燃料電池自動車の普及には欠かせ

ないと考えております。

このため、こちらも先般の重要要望で御要望いただきましたが、国に対して、水素ステーションの設置、運営に係る補助制度の充実や規制改革の着実な推進、燃料電池自動車の普及に係る補助制度の充実と継続を求めているところでございます。

今後とも、運用中の2か所の水素ステーションの利用状況や、燃料電池自動車の普及状況等を踏まえ、設置主体となる民間企業さん、設置場所となる市町村などと連携して、委員御発言の県西部も含め、国の支援制度等の活用、整備の在り方について検討してまいりたいと考えております。

**嶋川委員** 水素というのは、取扱いが非常に難しいけれども、技術革新が進めばより利用しやすくなると思います。着火しやすいという話もありますけれども、それはガソリンも同じことで、これはもっと理解を進めることも必要でありますし、設置コストだけを考えると、確かにガソリンのほうがいいかもしれないです。

ですけれども、これからずっと先のことを考えていったときに、20年、30年、あるいは50年、100年先を考えたときに、確実に水素ステーションを造ったほうがコストがいいわけでありまして、環境にとっても配慮できるわけでありまして、どうかその姿勢でもって、引き続き取り組んでいただきたいなと思っております。

**藤井委員** 今日の報告案件に、あいの風とやま鉄道の利用促進に関する御報告がありました。主な取組として、観光列車「一万三千尺物語」のリニューアル運行とありましたが、実は、私、議員になる前にこの一万三千尺物語の企画に関わって、高低差4,000メートルの地形を生かし、食と観光をコンセプトにした列車にしていきたいと思いますということで、やらせていただきました。今でも運行されているというこ

とは、大変ありがたいなと思っています。ちょうど土曜日に、「立山黒部を愛する会」の総会が黒部市のコラーレであって、巽好幸さんという、マグマ学をやられていて、美食地質学を提唱されている地球科学者の先生の講演を聞いてきました。富山の地形が世界的にも奇跡的なものだという事は、皆さん当然よく理解されていると思うんですけども、1,500万年前に日本ができてから、その地質がいかにこの富山県にたまっていったか、そして富山の水、食がいかに独自に発展していったか、そして自然の驚異と食の恵みを併せ持った富山人であるということが、いかに価値があるかをとうとうと語られて、私もめっちゃめっちゃ感動した講演でした。そういう意味では、やっぱり富山の魅力というのは、まだまだ私たちは伝え切れていないんだなと感じました。ぜひ山下観光戦略課長に先生の著書を読んでいただいて、一緒にまた協議できればと思っています。よろしく願いいたします。

ということで、非常によい講演会だったので、ぜひ皆さんも御興味を持っていただければと思っています。

今日質問させていただくのは、富山県のこれからの発展に関して、中山間地域の振興と、中小企業の振興は欠かせないということで、その2点について質問いたします。

まずは、中山間地域チャレンジ支援事業についてお伺いします。

これは結構古くからやられている支援事業だと私は記憶しております。それこそ私が議員になる前の話でありますけれども、私どもの自民党議員会で中心となって取りまとめた中山間地域に関する条例を基点として、こういった中山間地域の支援をより積極的に進めていただいています。

この事業の令和5年度の採択結果がこの間公表されたところですよ。公表されているものを見させていただきま

すと、ソフト事業で13件、そのうち知事特認地区が4件、ハード事業1件ということでありました。全体の応募総数はどれぐらいあったのか、そして採択数の過去5年の推移を見て、盛り上がってきているのか、そうでもないのか、富士原中山間地域対策課長にお伺いします。

**富士原中山間地域対策課長** 中山間地域チャレンジ支援事業は、中山間地域が課題解決や活性化に向けて取り組む試行的な活動を支援する事業であり、平成23年度の制度創設以来、地域自らが工夫した特色ある活動を後押しする事業として、住民の交流促進や生活支援、移住定住の促進など、様々な活動に御活用いただいております。

今ほど委員からお話ありがとうございましたように、令和5年度からはこれまでのソフト事業の支援に加え、地域コンシェルジュが地域を訪問した際などに寄せられた要望なども踏まえて、ハード事業の支援も新設したところ、ソフト事業につきましては13件、うち知事特認が4件、ハード事業1件の応募がありまして、外部委員による審査を経て全件を採択いたしました。

また、過去の推移といたしましては、令和元年度は応募数10件に対して5件、令和2年度は応募数11件に対して8件、令和3年度は応募数9件に対して全数の9件、令和4年度は応募数12件に対して11件を採択しております。

当該事業は、地域コンシェルジュや関係部局による周知や活用の働きかけもありまして、ここ数年応募数が増える傾向にあり、令和3年度から中山間地域振興のため、予算を増額いたしまして、地域の取組への支援をより充実しているところでございます。

**藤井委員** 応募件数が、少しではありますけれども増えてきていることはいいことだと思っています。

予算のほうは増やされたということですが、ソフト事業

の補助率は変わっていないと認識しております。基本的には最大で年25万円、知事特認になりますと50万円だったと理解しておりますが、3年間補助をしまして、その3年が終わって4年目からは自走してくださいねというような形でやられていると思っています。

3年は補助するけれども、その先は自分たちで頑張っ  
ねというのは、ほかにもいろいろそういったしつらえとい  
うか、仕組みの補助金があります。私も、富山県ではなく  
て、富山市の高齢者の助け合い事業のようなことで、同じ  
ような制度を活用したことがあるんですけども、3年や  
った後、補助がなくなってしまうと、やっぱり続けられな  
いということで、4年目、5年目ぐらいは一生懸命何とか  
やるんですけども、それ以降が継続しなくて、何となく  
終わっていつてしまうということもあると思うんです。

そういう意味では、3年後に自走する地域に対して、お  
金だけではないかもしれないですけども、改めてやっぱ  
り支援をしなくてはいけないと思います。この支援事業に  
おいて、数としてかなりの件数がこれまで積み重なってき  
た中で、今でも継続しているものって、そんなにたくさん  
あるわけではないのではという感覚を持っているんです。  
そういったことも含めて、3年後の自走に対して、県とし  
てどのような状況把握をしているか、どのようにそういった  
地域を支援していくかについて、改めて、富士原中山間  
地域対策課長にお伺いいたします。

**富士原中山間地域対策課長** 中山間地域チャレンジ支援事業  
は、住民主体の地域づくりを推進する観点から、事業実施  
期間の3年間、地域が自ら工夫した特色ある活動の試行的  
な実施を後押しすることで、4年目以降の地域の自走によ  
る持続的な運営を促す事業であります。

県では、自走段階に入った地域に対しても積極的に足を

運ぶなどして、フォローアップに努めているところであり  
ます。

近年の傾向といたしまして、県内の中山間地域では、こ  
の事業を活用して、地域住民の憩いの場となるコミュニテ  
ィーカフェの設置、野菜直売所の設置、収穫体験会の実施  
など、いわゆるコミュニティービジネスに挑戦する地域が  
増えております。

コミュニティービジネスはにぎわいや生きがいの創出、  
地域課題へのきめ細やかな対応が期待できる取組でありま  
すが、専門知識やノウハウの不足により、その持続的な運  
営にお悩みの地域も一部で見受けられるところであります。

そのため、県では、昨年度実施した調査、分析で把握し  
ましたコミュニティービジネスで生じやすい課題や、その  
解決策の検証結果を踏まえまして、今年度は地域の担い手  
などを対象にマーケティングの基礎知識やビジネスモデル  
づくりのノウハウの習得、地域の担い手同士の交流を目的  
とした研修会の開催を予定しており、多くの方に受講いた  
だきたいと考えております。

なお、過去5年間において、中山間地域チャレンジ支援  
事業の採択後3年間継続できなかつた地域は1件となつて  
おります。こちらは、地域と連携して活動をする予定であ  
りました法人が、その同法人の都合で活動が困難になりま  
して、結果的に全体的に継続が困難になったという事例で  
あります。

ちなみに、自走段階に入った4年目以降に、継続して実  
施できなかつた地域というのは、現在、我々が確認してい  
るレベルではゼロ件となっております。

**藤井委員** 地元の方が非常に、自走を一生懸命にやってい  
らっしゃる。自走されている中で、恐らくですけれども、地  
域コンシェルジュの御支援が、かなり効果があるのではな

いかと私は思っております。

先ほども言いましたけれども、平成31年3月、「富山県中山間地域における持続可能な地域社会の形成に関する条例」の制定、それにおいて、令和元年度から中山間地域サポートセンターが設置されて、その中に地域コンシェルジュが配置され、この間、4名に増やされました。私もその関連の方々にお話を伺ったことがあるんですが、やっぱりすごくきめ細やかというか、どう言えばいいんですかね、地域の方でもいろんな方々がいらっしゃるので、それを取りまとめていくということは、非常に時間もかかるし、精神的にもすごく胆力が試されるというか、そういうことだと思っていまして、4人に増やされたとしても、やっぱりなかなかきめ細やかに担当地区を回ることができないというような話も聞いたことはあります。

もちろん、それは一生懸命頑張っていらっしゃる前提ですけれども、地域コンシェルジュのサポートが、もっともっと満遍なく行き渡ることによって、さらに地域のコミュニティーが活性化すると思います。話合いでも、今もう世代がすごく違っているので、その間に入ってファシリテーションするだけでも、そういうことをやってくださる方がなかなか地域にはいないので、そういう方がいらっしゃるということはとても貴重だと思っております。

私の感覚からいくと、地域コンシェルジュの数はまだまだ足りないのではないかなと思っています。地域コンシェルジュの方のサポートとして、具体的にどのようなことが行われているのか、サポートできている地区の数、そして、コンシェルジュの方の業務負荷がどうなっているかについて、現状を教えてくださいませうでしょうか。

**富士原中山間地域対策課長** 県では、令和元年度から地域コンシェルジュ1名を配置、令和3年度からは4名に増員し、



県内の中山間地域の現状を把握するとともに、その状況に応じた課題解決への助言を行うなど、持続的な地域社会づくりの支援に積極的に取り組んでおります。

具体的には、地域活動の場などに細やかに足を運び、自治振興会役員等との意見交換などを通じて、信頼関係を構築しつつ、地域の現状を把握し、支援事業活用の働きかけや話合いの運営支援、参考となる他地域の先行取組事例の紹介などに取り組んでおります。

また、県内で活動する地域おこし協力隊の定着向上に向け、相談の受付や交流の場づくりなど、隊員のサポートも行っております。

委員お尋ねの中山間地域チャレンジ支援事業につきましても、地域コンシェルジュが地域に活用の検討を働きかけるなどした結果、今年度、新たに採択した13地域を加えた計32地域で実施することとなり、これら全ての地域に足を運んで助言を行うなど、当該事業を活用した地域づくりについても、地域コンシェルジュが積極的にサポートをしているところであります。

また、今年度は、新たに県内中山間地域の先行的な取組や県の事業等を分かりやすく紹介する広報紙を地域コンシェルジュが中心となって発行するなど、地域コンシェルジュの役割はさらに大きくなっております。

地域コンシェルジュは、自身の活動にやりがいと誇りを感じて取り組んでおります。今後、さらに業務負担にも気を配りながら、さらに充実した取組が行えるよう努めてまいりたいと思っております。

**藤井委員** 今お聞きすると、自治振興会の取りまとめから、地域おこし協力隊の悩み相談みたいなこと、支援事業の後押し、そして広報紙の作成まで、かなり期待もされていますけれども、お一人にかかる負担もやっぱり大きくなって

いるのかなと思っております。

もちろん、やりがいということやっていただけているということであれば、それはすばらしいことではあるんですが、私はもっと思い切って増員する、何なら20人、30人ぐらいの規模で、1地区に1人配置するぐらいの気持ちでやってもいいのではないかと思っております。

それぐらい地域の活性化はやはり喫緊の課題でもありますし、物事的意思決定をしていったり、合意形成をしていくには、すごく時間がかかる中でも、こういう外部目線で取りまとめてくださる方の価値というのは、さらに上がってきていると思います。

ですので、思い切った地域コンシェルジュの増員を行うことで、中山間地域の持続可能性が高まると考えております。

ちょっと地域コンシェルジュとは違うんですが、一般財団法人地域・教育魅力化プラットフォームが、いわゆる県立高校の国内留学を実施しています。そこも実は地域を魅力化するコーディネーターの採用をやっているんですが、地元で採用するのではなくて、それこそ首都圏の本当に若い子たち、22、23歳ぐらいの子たちを採用して、地域に送り込んでいる実情もあつたりするので、そういう意味では、積極的な採用と、若い方々の配置も考えられるのかなと。そういうことにやりがいを感じられる方も多いのかなと思っております、そういう意味で、思い切った増員を行いませんかということと、増員する上でのハードルは何か、地域コンシェルジュに求められる資質は何か、富士原中山間地域対策課長にお伺いします。

**富士原中山間地域対策課長** 令和3年度の地域コンシェルジュ増員以降、県内の中山間地域では県の支援事業を活用するなどして、住民主体で地域社会の再生に取り組む地域が

増えたほか、中山間地域の現状把握がより細やかになり、ニーズに沿った中山間地域施策の企画立案にもつながっております。

こうしたことから、地域コンシェルジュに求められる資質は行動力や交渉力などのスキルに加え、しっかり人の話に耳を傾ける誠実な人柄の持主がふさわしいと考えております。

本県の4名の地域コンシェルジュは、金融機関、報道機関、国際協力機関、百貨店の外商など、おのおのが前歴で培った多彩な経験や知識を生かして積極的に地域に足を運び、住民に寄り添い、信頼感を得て業務を遂行しております。

今後、若手の人口減少に伴い地域の担い手不足がより深刻化し、地域コンシェルジュの役割はますます重要になってくると考えられることから、その数が多くいることに越したことはございませんが、まずは4名の地域コンシェルジュの地域支援の経験や資質の向上に努め、場合によっては地域コンシェルジュの充実や委員御提案のような外部団体の支援もいただきながら、中山間地域の支援に取り組んでまいりたいと考えております。

**藤井委員** 増員のハードルは、やっぱり予算ということでしょうか。

**富士原中山間地域対策課長** 予算も確かにございますが、実際に、そういった一定の能力、資質を備えられた方をどれだけ集められるかが、一番大きなハードルではないかと思っております。

ハードルではないんですけれども、県の職員も一緒に行動しておりますが、地域コンシェルジュが中山間地域施策に取り組んでいるときに、市町村、地域団体の方、民間事業主さん方と連携し、施策の展開に当たって、協力してく

ださる方の交流がだんだん広がり、と深みを見せておられますので、そういったところも踏まえながら、取り組んでいきたいと思っております。

**藤井委員** 地域コンシェルジュの役割は非常に重要です。海外の、例えばデンマークでは、こういった方々にはいわゆる上場企業レベルの給与をお支払いして、本当に地域の発展のために全力を尽くしてもらおうという形でやられているケースもあります。

そういう意味では、先進的な1つの事例になっていると思いますので、ぜひコンシェルジュの方々をもっと活躍できるような環境づくりに、私も今後も協力していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

もう1つ、中小企業の件についてお伺いしますが、今、賃上げについては、非常に大きなテーマになっておりまして、国もその補助金等を思い切って出しているわけですね。今、県として国の補助金に上乗せする富山県賃上げサポート補助金、そして富山県キャリアアップ奨励金等の支援が行われていて、それはそれで非常に価値があるものだと思います。比較的私と同じくらいの年で、富山で経営をされている方、大体100社ぐらいの方とお付き合いがあるんですけれども、アンケートを取らせていただいて、そのうち45社の経営者の方から回答が来しました。

その上で、物価高騰、エネルギー高騰の影響はどれぐらいあるのか、価格転嫁はできているのか、そして賃上げに対してどう思うかという3点をお聞きしたんですけれども、正直、エネルギー高騰の影響はかなり大きいと答えた方が半数以上でした。そして、それが価格転嫁できていないという方々は8割いらっしゃいました。

そして、賃上げに関しては、賃上げしたいという意欲はあるものの、現状、経費が上がって価格転嫁もできていな

い、経営的に逼迫している中で、人件費をこれ以上上げることはなかなか難しい、賃上げしたくてもなかなかできないというお話でした。そして補助金等を活用されたらどうですかということに関しても、もちろんそれは活用していくんだけど、正直、経営者の方の率直な言い方をそのままお伝えすると、あれでは全然足りないという回答でありました。

中小企業の賃上げに対しては、もっと我々としては、今までの考え方以上に取組まなければ、賃上げがされない。そうすると当然、給与が上がらなくなるわけで、一番GDPに影響を与える一般消費者の消費額が上がらなくなるわけで、これはもう完全に縮小均衡のスパイラルに入ってしまうわけですから、やっぱり賃上げを実現することに対して、もっと全力で県として取り組んでいかなければいけないと、私としては思っています。こういった各種施策での賃上げの効果について、どの程度見込んでいらっしゃるのか、そしてまたそれでも足りないという声に対して、次に、どのような手段、手法が考えられるのかについて、長嶋雇用推進班長にお伺います。

**長嶋雇用推進班長** 大企業で賃上げが進み、県内の有効求人倍率が約1.5倍と高止まりする中、県内中小企業は人材確保のため、賃金の引上げを迫られています。

そのような中、県内中小企業が継続的な賃上げを実施するためには、適正な価格転嫁のもと、省エネ、人への投資等により、生産性の向上が図られるよう支援する必要があります。

まず、価格転嫁に関しては、パートナーシップ構築宣言の普及推進により、登録企業数は着実に増加しており、今月23日時点で、312社が登録し、適正な取引を尊重する機運醸成につながっております。

その上で、県内中小企業の生産性向上の取組を支援するため、まず、設備投資などに対しては、ビヨンドコロナ補助金において、第1次、第2次を併せて3,094件の支援を行っております。

さらに、国の事業再構築補助金では、昨年度716件が採択されたところです。また、国の業務改善助成金とこれに上乗せ補助を行う県の賃上げサポート補助金を併せて、昨年度は延べ97件の支援を行っております。

次に、人材育成に対しては、国の人材開発支援助成金では、年間250件程度の支援実績があり、これと一体となって取り組む県のとやま人材リスキリング補助金では、本年1月の創設以降、これまで16件の支援を行っております。

非正規雇用労働者の正社員化や処遇改善に対しては、国のキャリアアップ助成金と連携して取り組む県のキャリアアップ奨励金を先月末に創設したところであり、これまでの国助成金の活用実績が年間300人前後であるところ、県奨励金のインセンティブにより、500人程度にまで処遇改善の取組を後押しすることを想定しております。

厚生労働省が今月6日に発表した毎月勤労統計調査によりますと、4月の実質賃金は前年同月と比べ3%のマイナスとなっており、13か月連続の減少となっておりますが、連合富山による6月21日時点の199社における春闘の集計状況によりますと、賃上げ率は全体で3.52%、中小企業においても約3%と、昨年同時期の2%前後に比べ高い水準となっております。

今後、この春闘の取組や国・県の支援の効果も含めて賃金の動向を注視するとともに、国の新しい資本主義施策も踏まえ、持続的・構造的な賃上げが進むよう、労働局や商工団体とも協力し、取り組んでまいりたいと考えております。

**藤井委員** 県としては、今やれる取組は全力でやっているということだと思います。次の打ち手としてどんなことが考えられるかも質問に入れていたんですけれども、いかがでしょうか。

**長嶋雇用推進班長** 今ほどお答えしましたとおり、持続的、構造的な賃上げが進むように、国や商工団体とも協力して、各方面からの施策を行っております。

その中には、キャリアアップ奨励金のように、今年度から新たにスタートしたものもありますし、今回、内容を見直して拡充したものもございます。

県としては、今後、これらの効果も検証した上で、どのような施策が有効なのかを検討してまいりたいと考えております。

**藤井委員** ぜひ、経営者の生の声も聞いていただきながら、先ほどの地域コンシェルジュのニーズ把握ではないですけれども、そのあたりの的確に行っていただけだと思っております。

それでは、委員長、資料配付を許可願います。

**針山委員長** 許可します。

**藤井委員** お配りする資料はよく見る資料なんですけれども、過去30年間にわたって、日本の1人当たりの賃金はずっと横ばいです。名目賃金と実質賃金それぞれでお示ししているんですが、非常によく見るものであります。

イギリスやアメリカと比べて、日本は30年間ずっと横ばいであったんですが、アメリカは250%、イギリスで243%といった数字が出ているわけです。今は名目賃金のほうをお話しさせていただきました。

そして、賃上げを考えていくとき、人口減少の中で、よく労働生産性という話が出ます。労働生産性を上げていかなければいけないと思われませんが、資料の裏面を見ていた

だきますと、労働生産性を上げていっても、実は賃金上昇にはつながっていないという数字も出ているわけです。

労働生産性を上げるといっても、この程度の労働生産性の上げ方では駄目だということなんでしょうね。100%から110%の間で推移しておりますから、少なくとも150%や180%、200%ぐらいの労働生産性の向上が必要になってくるんだと思います。

皆さん当然、御承知のように、明治維新から始まった日本の人口増の中、戦後にそれが特に加速化して、高度成長期を迎え、バブルもありながら、2007年か2008年ぐらいまでに日本の人口は伸びていったわけです。

そこから急速に落下していくわけですがけれども、私、ジェットコースターによく似ているなと思っていました。ジェットコースターは、上がって行って頂点に達してから落ちていくときに、何か止まったような感覚になりますよね。そこから一気に加速して落ちていくという意味でいくと、今はちょうど止まっているような状況です。我々はまだ上っている感覚を持ちながら、これから下がっていくのに対処しようと思っているわけですが、下がっていくときの対処は、全く違うものになるはずですよ。なので、昭和の人口増に適合した社会システムそのものを転換していかなければいけないことが、大きな構造的問題だと思っています。

賃上げや労働生産性というのも、今まで我々がしてきた、効果を検証しながらちよつとずつ改善していくというモデルのやり方では難しいのではないかと。先ほどの労働生産性を200%に上げるとか、賃金を思い切って上げていくことは、本当に難しいんじゃないかと思います。これは答えがあるわけじゃないですけども、どうやったら賃上げできるのか、そして、今の日本の労働生産性について、中谷商工労働部長がどのように考察されているのか、ぜひ所見を



伺いながら、議論をさせていただければと思っております。  
中谷商工労働部長 委員から通告いただきまして、久しぶりに「ジャパン・アズ・ナンバーワン」、エズラ・ヴォーゲルの著書で1979年の出版とちょっと古くなりますけれども、久しぶりに読み返してみたところでございます。

昭和の経営システムに関する部分について、ちょっと長い本ですから、自分なりに整理をしてみました。まず、戦後、日本は人口が増加し、長期的に国内の働き手や消費が伸びていく環境の下、欧米に追いつけ追い越せということで、欧米から導入した技術をもう目いっぱい研究し尽くして、広く応用できるように改良した。そして、新たな商品を生み出して、品質も生産性も向上させてきた。そういう状況だったと思います。

それを雇用面で見えていくと、企業経営が、短期のリターンを求める投資というよりも、比較的長期で見てくれる銀行の融資によって支えられていて、長期的な展望に立った終身雇用制の下で、企業が若者を育て、働く意欲を高め、企業に対して忠誠を尽くし、そして出世をしていくことで報酬が増える、人生が充実する。そういうことを目指す雇用システムで、賃金も年功序列的なものが主流でした。

また、多くの企業は、新しい基礎研究に力を注ぐというよりも、どちらかというと欧米からの技術導入を優先させて、効率的な事業を推進してきたところが多かったのではないかと思います。

先ほど委員からもお話がありましたが、1991年にバブルが崩壊してしまって、そのシステムが大きく問題になっている。人口については、今お話がありましたが、生産年齢人口は1997年をピークに減少、全体の人口についても2008年をピークに減少が続いております。

この間、年金や医療、社会保障、それから国内需要の伸

びが厳しくなってくるだろうという懸念。そういった漠然とした不安が、やはり国民、それから企業にもあることが語られるようになってきております。

その後、リーマンショックが2008年に起きて、2011年3月には東日本大震災。これによって原発がストップして、電力供給に対する課題が大きくなってしまった。こういう中でやはり企業としては、賃金はどうしても下方硬直性がありますので、なかなかそこへ配分を向けていけない。国民はどちらかというところ、そういう環境ですから、消費をするよりも、貯蓄のほうにどうしても力を入れていく、それによって物価も上がらない。物価は上がらないけれども、賃金も上がらない。だから、生活的にはとんとんになっているのが、今までの感覚なのではないかと思えます。

そこで、国の「新しい資本主義実現本部」の資料によると、過去30年間の日本の1人当たり実質賃金は、バブル経済崩壊後の1990年代から低迷するということで、委員からいただいた資料と大体ほぼ一緒ですが、アメリカ、イギリスが1.5倍、フランス、ドイツが1.3倍となっているのに対して、日本は僅か5%ほどしか増えていません。

その要因として、内閣府の令和4年度経済財政白書等によりますと、デフレが長期化する中で、企業行動が慎重化した結果、投資が低迷し、稼ぐ力が十分に高まらなかった。

それから、2つ目には、賃金が高雇への投資ではなく、コストと捉えられ、労働生産性の伸びに見合った分配が行われなかった。

それから、3つ目には、女性や高齢者の労働参加が進む中で、中長期的に非正規雇用者の比率が高まってきた。

4つ目、先ほどお話をしました終身雇用を前提とした年功序列賃金制度によって、雇用維持が優先される中で、長く勤めれば賃金が上がるけれども、すぐには上がらない、

それから転職をしないで、長く勤めたほうが有利だと。そういうことで今の状況になっていると分析がされています。

そして、我が国は、他国に比べますと移民の受入れがまだないですから、一番人口減少が進んでいく国になっています。

それから、インターネットなどのデジタル技術が急速に発展して、昔なら海外から技術を取り入れて、それを分析して、新しいものを生み出していたのが、今や、ある日突然、その技術は世界にオープンになってしまうといった中で、これまでの方法はなかなか取れないのだろうということでございます。

今月16日に閣議決定をされました「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」改訂版におきましては、足元の賃金上昇を持続的なものとするべく、計画が立てられています。

ようやく賃金を上げるという雰囲気が出てきた。そして、今度は一人一人が自らの意思でキャリアを築き上げる時代に向かっていく。今までは、企業が長い年月をかけて育てていたのが、これからは一人一人のキャリアを自分が築き上げていく時代だと言われていています。

リスキリングによる能力向上の支援、個々の企業の実態に応じた職務給の導入、成長分野への労働移動の円滑化という、三位一体の労働市場改革を進めることによって、構造的に賃金が上昇する仕組みをつくっていくとされております。

また、これらの推進に当たりましては、先ほど委員からお話ありましたように、世の中の流れとして、賃金が上がっていくけれども、中小企業はそこについていけないという状況がある。そこで、収益を賃金に分配する余力のない中小企業に対しては、やはり適切な価格転嫁を社会全体で

共有する。

大企業は内部留保や、付加価値を上げて、ある程度力があるけれども、やはり中小企業にはなかなかそれがないから、ある程度は、大企業にそれを分配の中で配慮をしてもらう。

それから、先ほど長嶋班長からも申し上げましたが、生産性の向上を支援していく。これがないことには、賃金というのは基本的に上がらないので、これは一丁目一番地だと思っています。

県としましても、これから国の各施策がいろいろ出てくると思っていますので、こういったものを踏まえまして、先ほどの長嶋班長がお答えをしました施策を推進し、賃金の持続的な引上げが行われて、それが消費の活性化に結びつくという好循環を目指して取り組んでまいりたいと思います。

すみません、長くなりました。

**藤井委員** 中谷先生の講義を聞かせていただきました。

おっしゃられることはそうだと思いますし、今後、人口減少問題は本当に我々が想像している以上に、急速に社会の変化を、外的な形で変化を、強制するという言葉はあまりよくないかもしれませんが、そういうふうになってくるのではないかなと思っています。

鹿熊委員を座長にした人口減少問題調査会というのを、自民党議員会でも立ち上げさせていただきましたので、この人口減少下の成長戦略については、また、こういった場で議論させていただければと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。

**岡崎委員** 私からは、まず、北陸新幹線の敦賀以降の延伸についてお聞きをします。

2025年に大阪・関西万博が開催されますが、私たちは1970年代の万博ではまさにゴールドラッシュのように大阪

に押しかけた思い出があります。質問取りの方とお話をしておりましたら、私は当時まだ生まれていませんと言われてまして、そういう世代なんだなと思いました。井上委員は行っておられまして、多分、並びでいったら、端企業誘致専門監は行っておられると思いますが、そういう年代なんですけれども、とにかくすごかったですよ。

本当に未来を見せてくれる、そういう万国博覧会だったと思っています。東名高速道路が完成したり、東京から大阪まで新幹線が開通するという、全てがスピードアップしていくような、これからの未来展開が見られた時代でもあったと思います。

今度は、空飛ぶ自動車がいよいよここで飛ぶのではないかという期待がされておりました、インターネット上で見てもなかなか課題が多いなと思うんですが、本当にこれが飛んだらすごいなと思いついておりました。

それで、恐らく来年、敦賀まで北陸新幹線が開通をすると、その先はまだまだ先が見えていませんけれども、やはりこの敦賀以西にどうやって乗り継いで、いち早く目的地に着くか。あるいは、ここしばらく少し減少していた広島に向けた修学旅行なども、敦賀までの延伸によってまた復活して、時間が短縮できることもあって、ニーズが増えるのではないかなと考えてもしています。

そういう中で、この北陸新幹線敦賀延伸が最終局面を迎えているわけですが、敦賀以西の在来線による移動はどのようになるのか、見通しを聞きたいと思います。

**黒崎広域交通・新幹線政策課長** 北陸新幹線の敦賀延伸につきまして、県としてもまずは今年度末までの確実な開業、またそれと併せまして、開業後の敦賀より先の在来線特急の運行本数の維持拡大など、関西中京方面とのアクセスの向上につきまして、重要要望事項にも位置づけており、先

日には、正副委員長から国土交通省にも働きかけていただいたところでございます。

また、先月、北陸新幹線建設促進同盟会の大会が東京であり、新田知事からも、具体的に令和7年4月から開催されます大阪・関西万博を例示して、敦賀開業の効果を最大限発揮できるよう、在来線の運行本数の維持拡大について、働きかけたところでございます。

金沢－敦賀間の工事は順調に進んでおりまして、先月27日には金沢駅と敦賀駅間の全線のレールの敷設工事が終了し、これにより東京から敦賀まで約580キロのレールが1本でつながったところでございます。

委員御質問の敦賀開業後の敦賀以西の在来線による移動につきましては、まだダイヤが公表されておられませんので、現行の運行形態が維持されるという前提で申し上げますと、例えば、大阪には敦賀から湖西線経由の在来線の特急サンダーバードで行くと。また、その先の広島、さらにその先の博多には、途中の京都駅や新大阪駅で、東海道・山陽新幹線に乗り換えて移動するのが一般的なルートになるのではないかと考えております。

**岡崎委員** 全く具体化はされておらず、今のものが存在して、そのまま運行されるとすればということですが、乗り継ぎのタイミング、ダイヤも含めて国土交通省に要望をされたらと、こう理解していいですか。

**黒崎広域交通・新幹線政策課長** 重要要望では、先ほど申し上げました敦賀駅での在来線特急の乗換えが生じますので、これまでの運行本数の維持拡大、それから敦賀駅がかなり大規模な駅になるということも承知しておりますので、乗換えの円滑化も併せて要望させていただいております。

**岡崎委員** 次に、県外の皆さんにこうした大阪・関西万博などを機会に、いかに富山県をアピールしていくのか、2問

質疑をしたいと思います。

まず、この万国博覧会には日本中、世界中から観光客が訪れると考えられます。富山県をアピールする絶好のチャンスでもあります。

このアクセスには、この北陸新幹線沿線からは、当然、新幹線で移動することが考えられるわけですが、今、富山駅のホームを見ている、率直に言って非常に殺風景だなと思います。

何か富山をアピールする大胆なパネルを展示するとか、そんなこともあってもいいのではないかなと思いますが、富山県をアピールする絶好のチャンスでもありますので、富山県への観光誘客について、インパクトのある宣伝が必要だと考えますが、どのようにPRに取り組んでいくのか、山下観光戦略課長にお聞きいたします。

**山下観光戦略課長** 令和7年、2025年に開催される大阪・関西万博は、国において万博がもたらすメリットを大阪・関西のみならず、日本全国が享受できるように、現在、自治体交流をはじめ、観光、教育、ビジネスなど、幅広い分野で全国的な取組が推進されているところです。

県では、現在、知事政策局が中心となりまして、万博の開催効果を本県に最大限波及できるように、様々な分野での活用方法を検討しているところでございます。

観光面においても、こういった万博の場を活用し、こういった取組が可能か、富山県への観光誘客に効果的かなど、検討していきたいと考えております。

令和6年3月に北陸新幹線の敦賀開業を控えまして、また、同年7月には北陸三県が連携し、大阪梅田にある現在建設中の大型複合施設JPタワー内に情報発信拠点を開設することとしております。関西情報発信拠点も活用しながら、関西圏への効果的な観光誘客に取り組んでまいりたい

と考えております。

**岡崎委員** 当然、それは目標にしながら、今いろいろと取り組み中であるということでございました。大変大きな効果が期待できるのではないかと考えておりました、ここで富山を売り込まなくてはいけないなど。本当にこれを逃す手はないと思っているところでございます。

それで、外国人の誘客についてもお聞きをしますが、北陸新幹線建設促進同盟会の決起大会が東京で行われ、帰りの新幹線を見てみますと、東京駅からたくさんの外国人観光客の皆さんが乗り込んでおられました。長野県で降りたかと思ったら、また長野県からも乗ってこられるということで、本当に、北陸新幹線を利用しながら、観光地巡りをしておられるのではないかなど、そういう光景を見ることができました。

そこで、北陸新幹線が多く利用されて、東京から金沢までの間の観光地巡りをしておられるようでございますが、これまで台湾など、空港のインバウンドもよく言われてきたんですけれども、北陸新幹線を利用したインバウンドについて、県の施策をお伺いします。

**山下観光戦略課長** 北陸新幹線を利用しましたインバウンド誘客については、コロナ時点においてもコロナ後の回復を見据え、昨年度からJRと連携しまして、首都圏のJR主要駅で訪日外国人に対応する駅旅コンシェルジュ、言ってみれば訪日旅行センターになります。このスタッフの富山勉強会を実施しております。

また、今年度は、同窓口に本県の観光パンフレットを置いていただいたりもしているほか、スタッフの現地研修をぜひ富山で開催するよう働きかけをしているところでございます。

こういったことにより、訪日旅行者に東京で直接富山を



勧めていただけるように、取り組んでいるところでございます。

また、首都圏と関西圏の移動に北陸新幹線を利用する訪日外国人向けのJRフリー切符として、北陸アーチパスがありますが、この海外プロモーションでの宣伝など、利用促進に取り組むこととしておりまして、北陸新幹線を利用した北陸、富山へのインバウンド誘客に取り組んでまいりたいと考えております。

**岡崎委員** 黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放が近々迫ってきておりますし、いろいろとインターネットなどで宣伝する方法もあるんですけども、やはり勝手に目に飛び込んでくるような、そういう工夫も必要なのではないかと思えます。

やっぱり富山駅はちょっと殺風景だなと思うんですよね、何もない。だから、ホームをぐっと新幹線が抜けていくときにでも何か見えれば違うのではないかなと。ぜひそういうことも仕組みとして考えていけばいいなと思っています。近日では、民放でどこかの県がほとんど全面的にジャックしたようにして、その県の宣伝をした特番もありましたけれども、そんなマスコミなどを使うような手法も今後考えていったほうが良いのではないかと考えますが、どう思われますか。

**山下観光戦略課長** 富山駅が殺風景とおっしゃるのは、私も思わないところはなくて、先日実は富山駅長さんと懇談会をしまして、何かできたらいいねというような意見交換は始めているところでございます。

ただ、いろんな規制やルールがありまして、簡単にぺたぺたと貼れるものではないというのは御理解をいただいた上で、何ができるか、この敦賀開業に向けて考えていきたいと思えます。

また、6月1日からJR大阪駅で、北陸富山をPRする3Dビジョンを使ったような広告を実は1か月ぐらい断続的にやっております。そういったインパクトのある広告もときには大切だと思いますので、予算の許す範囲でいろいろな取組をやっていきたいと思っています。

**岡崎委員** お金をかければ何でもできると思うんですが、限りもあると思います。私も、駅構内にそういうパネルを設置するというのは、安全面のいろいろな制約があって、なかなか難しいんだろうなと、そんなことも少し考えながらの質疑だったんですが、そのようなことは結構厳しいものですかね。

**山下観光戦略課長** 例えば、新高岡駅を降りたら、非常に分かりやすく観光資源がいろいろPRしてあったり、非常に駅の造りとしてはとてもすてきですけども、どうも富山駅はビジネス向きで、何か殺風景というのはおっしゃるとおりで、できることを取り組んでいきたいと思っています。

**岡崎委員** 富山地鉄などの駅も高架事業に入っていますけれども、立山に向かう入り口でもありますから、そんなことも含めてPRをしていけばいいのではないかなと考えています。

最後に、外国人観光客への公共交通利用案内ということで、外国の人にも分かりやすく、当然、県民の皆さんにも分かりやすくという思いで質疑をしたいと思っています。

富山県を訪れる外国人観光客の皆さんが公共交通を利用しやすくするための対策として、どのようなことが行われているのか。駅構内にコンシェルジュを置くなど、そういうことをやっているのは私どもも知っておりますけれども、プラスアルファで何かやっているのか。また、とやまロケーションシステムのオープンデータ化について、民間経路検索アプリでの活用もかなり進んできていると思います。

外国の人はとやまロケーションシステムよりは、どちらかというところ、そういう民間のアプリを使うだろうなと思います。

そういう中で、バス停の位置情報など、どの程度正確に反映されてきているのか。オープンデータ化したことによってバス停の位置も分かるんですけども、たまにちよつとずれているものもあつたりして、どうなっているのかなということでお聞きをしたいと思います。

私もたまにバス停を探しますが、富山県を訪れる外国人が慣れない地で、行きたい場所に行くのは非常に大変だろうと思いますので、こうした情報を正確に発信することについてお聞きをします。有田交通戦略企画課長に答弁を求めます。

**有田交通戦略企画課長** 訪日外国人が安心して交通機関を利用できる対策、環境整備としまして、先ほど御紹介いただきました富山駅構内の総合案内所の多言語対応、このほかにもタクシードライバーに対する英会話研修などを支援しております。

最近の例を申し上げますと、今年3月からになりますが、富山空港と富山駅間の直行バスで県の支援を活用し、海外で普及が進むVISAカードなどのクレジットカードによるタッチ決済システムを導入し、運行しているところでございます。

そのほかにも各交通事業者における取組として、主要駅の誘導サインやデジタル案内図、鉄軌道や観光路線バスの車内アナウンス、これらの多言語対応など、各種の取組が行われているところでございます。

交通事業者、市町村と連携し、運営をしているとやまロケーションシステムでございますが、県内のバス停位置情報や運行ダイヤなどのデータを整理しまして、誰でも活用できるようオープンデータ化をしているところでござい

ます。

現在、「Yahoo!乗換案内」など多数の民間経路検索アプリでこのオープンデータを活用いただいております。例えば、海外でも広く使用されておりますグーグルマップでも、県内の多くのバス停の位置情報や運行ダイヤの確認、経路検索などがこのオープンデータを活用して確認ができるようになっております。

なお、データの精度、正確性でございますが、オープンデータ化している県内のバス停の位置情報につきましては、例えば上り線と下り線のバス停が道路を挟んで別々にあるような場合、富山駅前のバスロータリーのように、バス停や乗り場が複数ある場合につきましても、これらに対応して、それぞれのバス停ごとに緯度と経度を下13桁まで絞ったデータを整理して、先ほどのオープンデータ化をしています。正確性の確保に努めております。

また、各交通事業者、市町村のデータ整理担当者を定期的に集めて研修会を開催しております。バス停の位置変更などがあった場合にも、必要なデータ更新、変更について適切に対応できるよう、データの精度、維持、向上に努めているところでございます。

**岡崎委員** 相当、緻密にやっておられるんですね。空港直行バスがVISAカード対応ということで、今、ICカードは非常に利便性も高く、ICOCA、SuicaなどJR側のものもありますけれども、できればVISAカードで全て対応できると、そのカードを1枚持っていれば、全部津々浦々どこでも利用ができるという大きなメリットができますが、どういう方向に行くとお考えでしょうか。

**有田交通戦略企画課長** キャッシュレス決済ということで、交通機関で使用されている全国の事例で申し上げますと、今ほどのVISAタッチのキャッシュレス決済に関しては、

一部の県、例えば広島県などで導入が進められています。

広島県の場合は、10カードといわれる S u i c a や I C O C A、こういったカード対応をやめて、V I S A タッチに切り替えているという事例でございます。

そのほか、都内は多く交通系の I C カード、S u i c a や I C O C A などが導入されており、地域で非常に差がある状態でございます。

どの取組がいいかというのは、一長一短ございます。海外の観光客の皆さんからすると、海外でも多く使用されている V I S A タッチなどのクレジットカードがよいという点もあります。一方で、東京都内をはじめ国内観光客の皆さんからすれば、交通系の I C カードが非常に便利で使いやすい事例もございます。ここに関しては、県外での普及状況も様々勘案しながら、今後、こういった対応が必要なのか、適切なのか、県外の状況も注視してまいりたいと思います。

**岡崎委員** 要するに、広島などが V I S A カードを選択したのは、観光客がたくさん外国から来られるからという、そういう思いで選択をされたということなんですかね。

富山県は、空港から富山駅までの、ばたばたしているときに I C カードを出さなくても V I S A カードであれば利用しやすいのではないかという、そういう採用意図だったんでしょうか。

**有田交通戦略企画課長** 利便性の観点ももちろんあったとは思いますが、費用面などの観点も含めて、総合的に決定されたと私はお伺いしております。特に S u i c a などに関しましては、システム改修に非常に大きな金額がかかる。加えて、例えば駅名の変更があった場合など、そういった何かシステムの改修が必要な場合に、費用だけではなくて、時間もかかるといったデメリットもあると聞いております。

やはり、全国的な対応が必要になるので、現状は1つ1つを柔軟に対応することができないようなシステムであるということも聞いております。そういったシステム開発の柔軟さやコスト面での話、利便性の観点も含めて、総合的に勘案されたのではないかなと考えております。

**岡崎委員** いろんな制約がある中で、V I S Aのほうが軽くて済むという感じですか。

**有田交通戦略企画課長** V I S Aタッチのほうが、システム改修などが柔軟に行われるメリットがあることはお伺いしています。一方で、S u i c aに関しましても、システム改修が柔軟にできるような対応をすると、J Rさんから先日発表があり、技術開発が日進月歩進んでいる状況でございます。

なので、ここに関しては、今の状況だけではなくて、今後どういった技術開発が進むのか、他県の状況がどうなるのか、それぞれ勘案しなければいけないかなと思っております。

**岡崎委員** 本当に切磋琢磨というか、そういうことを通して、我々としてはカード1枚でどこでも行けるようになれば、一番ありがたいなと思います。いろんな技術がそういうふうに進展していることを教えていただきました。ありがとうございました。

**井上委員** 今日は、まず、高山観光客の本県への誘客について、お伺いします。

先日の一般質問で、安達議員からもこの高山観光客の本県への誘客について質問がありましたけれども、私も実は何回かこの問題については取り上げております。

安達議員からも紹介ありましたが、コロナ前の高山観光客は年間450万人なんですよね、450万人。安達議員は、富山県の観光客を全部足しても勝てないと言っておられまし

たけれども、本当に、もったいないと私は思っています、常日頃。

首都圏などで、今まで旅行に来ていなかった方に旅行に来てくださいとエネルギーを使うんだったら、高山にまで、すぐそこにまで来ていらっしゃる450万人にアクションしたほうが、よっぽど効率がいいと思います。

そこで、先日の一般質問の答弁では、知事から、J Rと連携して新たな旅行商品開発の調整を始めたという答弁もありました。また、交通政策局長から、首都圏等の旅行会社に対して、富山経由の優位性をP Rして、旅行商品造成を働きかけるという話もありました。

もう少し、具体的にお話を伺いたいと思ひまして、今日、あえて、もう一回質問いたします。

高山観光客の本県への誘客について、本年度の取組のもう少し詳細な内容や取組時期、いつ頃取り組んでいくかについて、高田観光振興室課長さんお願いいたします。

**高田観光振興室課長** 今ほどお話ございました飛騨高山地域には、多くの観光客が訪れておられます。また、経済的、文化的な結びつきも強いこともありまして、この飛騨高山地域との連携、大変重要であると考えております。また、鉄道や高速道路などの交通基盤を生かしての、飛騨高山地域からの誘客も大変有効であると考えております。

このため、岐阜県とは、これまで高速道路の乗り放題プランも活用した周遊観光の促進などに、連携して取り組んできております。

今年もN E X C O 中日本さんとも連携しました速旅「飛騨・富山ドライブプラン」を7月1日から実施することにしており、先週22日に公表をさせていただいたところです。

また、こちらもお話いただきました今年度J Rと連携した新たな旅行商品開発の調整を始めた件でございますけれ

ども、具体的にはＪＲ東日本さんの「大人の休日倶楽部」と連携しまして、飛騨高山の玄関口である富山駅、世界遺産五箇山、白川郷や能登半島の玄関口である新高岡駅など、新幹線駅を拠点としました新たな旅行商品造成に取り組むこととして、調整を始めたところでございます。

例えば、高山との広域周遊に関しまして、鉄道では東京からは富山経由のほうが、名古屋経由より短時間で到着するという利点などもアピールしながら、本県が北陸の十字路に位置するという強みを生かした旅行商品が、年度内には催行されますように引き続き調整をしております。

来年の北陸新幹線敦賀開業、黒部宇奈月キャニオンルート一般開放、また北陸デスティネーションキャンペーン、こうした効果を最大化するために、岐阜県を含めまして、近隣県、市町村、ＪＲや地域交通観光事業者さんとも連携しまして、広域周遊観光を促進してまいりたいと考えております。

**井上委員** 先ほど出ました速旅も期待したいと思います。

富山県と岐阜県の交流については、東海北陸自動車道が全線開通したのを記念して、7月5日を富山・岐阜交流の日と定めて、その前後に両県知事の懇談会が毎年開催されていたと思っております。

今年も7月5日が大分近づいてまいりましたが、今年は岐阜県と富山県の両県知事懇談会が予定されているのかどうか、主なメインテーマは何か、御担当ではないかもしれませんが、通告もしていませんけれども、分かれば教えていただきたいと思っております。

**高田観光振興室課長** すみません、今年度の予定については承知しておりませんので、申し訳ございません。行政経営室の担当になるかと思っております。

**井上委員** ありがとうございます。課長、どうもすみませ



ん。

毎年やっぺらっしやいますから、昨年は富山で開催だったと思うので、今年はもしかしたら岐阜県で開催かもしれません。

それで、高山－富山間ですが、非常にネックになっているのが、普通列車の場合、JR猪谷駅で乗り換えなくにはいけないというところにあります。何と言っても猪谷から南側、名古屋までがJR東海です。そして、猪谷から富山までがJR西日本なんですね。この両社が競合していることによって、全然話が進まない、うまくいかないんです。

現在、特急ひだは直通運行しています。ただし、高山－富山間は1日に4本しか走っていない。高山－名古屋間は10本だったかな、11本か10本あるんです。どう考えたって不利なわけでありまして。普通列車の場合、特に高山から猪谷まで来る間、それから猪谷から富山までの間も、非常にきれいなところも多いんですよ。本当にせっかくのいい景色が見られるのに、特急だと早過ぎて見られない。やっぱり普通列車が直通運行できれば、本当いいチャンスだと思うんです。特急ひだも含めてですけども、普通列車以外の高山からの直通電車があれば。せっかく宇奈月温泉が今年開湯100年でありますし、それから、黒部宇奈月キャニオンルートも来年スタートしますので、どう考えても、お客さんを呼び込むチャンスだと思っています。

そこで、高山本線の高山－富山間の普通列車の直通運行、それから高山－宇奈月間、高山－立山駅間などの直通運行の実現を目指してほしいという声が聞かれるわけです。地元からも聞かれますし、県内からも聞かれます。そこで、その可能性というか、どうお考えになっていらっしゃるのか、所見を黒崎広域交通・新幹線政策課長にお伺いをいたします。

黒崎広域交通・新幹線政策課長 高山本線の高山－富山間につきましては、現在、特急ひだが今ほど御紹介ありましたとおり、1日8本、4往復直通運行しております。それに対しまして、普通列車につきましては、富山－猪谷間に19本、その先の猪谷－高山間に16本運行しております。こちらのほうは直通運行を行っていないという状況でございます。

高山－富山間のダイヤにつきまして、JR西日本に確認したところ、直通運行につきましては、速達性に優れた特急ひだがその役割を担っていると。普通列車につきましては、旅客流動も踏まえまして、猪谷駅での接続にも配慮しながらダイヤを編成しているという説明でございました。

また、御質問いただきました高山から宇奈月、立山への直通運行につきましては、JRからあいの風とやま鉄道を経由して、富山地方鉄道に乗り入れることとなりますけれども、どのような方法で乗り入れるか、また、JRの車両が地鉄の路線を走行する際に、緊急時の保安装置が正常に作動するかといった安全面での検討、確認も必要という課題もございます。

富山と高山間の利便性を高めていくためには、まずは、広域的な鉄道の利用を促進しまして、旅客流動を高めていくことが大変重要であると考えております。

このため、県では、先ほど高田課長からも答弁がありましたけれども、東京から富山経由のほうが、名古屋経由よりも約30分早く到着すること、また、今年3月に特急ひだが全列車新型ハイブリッド車両を導入されまして、非常に快適性も高まったこと。そういったメリットを広くPRしまして、首都圏等の旅行会社に対しまして、富山と高山を周遊する商品造成を働きかけるなど、高山本線の利用促進につながる取組を進めていきたいと考えております。

井上委員 確かに見ていますと、高山に来られたほとんどのお客さんは、名古屋へ乗って帰っていらっしやいます。富山駅でちょっと観察したことがあるんですけども、富山駅に来たお客さんはもうそのまま金沢へ宿泊に行かれます。そういう流れなんですよ。

やっぱり、せつかく近くにこんなたくさんのお客さんが来ているんだから、何としても何か工夫して、PRするべきだと思います。

たしか高山線の同盟会がありましたよね。牧野次長が多分JR西日本へ要望に行っておられたと思いますけれども、例年1月か2月頃だったでしょうか、要望に行っていっしやるのは。

その中の要望にも、何かこういう項目も入れていただきたいです。特急ひだの増発や、観光列車ぬくもり飛騨路号を古川よりもうちょっと富山まで伸ばしてくれないかという要望は入っていましたけれども、直通列車の運行についても入れていただくよう、お願いしたいと思います。

それでは、最後の質問です。

コロナ禍の影響で、観光ガイドが不足しているという新聞記事が北國新聞にありました。石川県では、金沢駅等で活躍する通訳ボランティアの団体がありまして、その会員がコロナ前の3分の2に減少したという報道でございました。感染の不安から家族に反対されて退会したという人が多いそうであります。それから、人手不足の企業に移った人もいたということでありました。

この記事を読んだときに、これは決して石川県だけの問題じゃないなと感じまして、今日、取り上げました。これからビヨンドコロナの時代ですから、インバウンドも再開されて、富山県にもたくさんのお客さんの方がいらっしやると思います。そういうことが予想される中、本県の観光ガ

イドの状況はどうか、そしてガイドの今後の養成方針について、山下観光戦略課長にお伺いをいたします。

**山下観光戦略課長** 県内の観光ガイドの状況につきましては、県で毎年観光ガイドグループを対象に行っている調査がございまして、その結果では、令和5年1月時点で917人であり、コロナ禍前の令和2年1月時点の924人と比較すると、おおむね横ばいで推移してございます。

県では、アフターコロナを見据えまして、コロナの感染が続いていた令和2年度から令和4年度の間も、感染症対策に配慮しつつ、とやま観光塾で観光人材の育成を進めておりました。3年間で認定ガイドが16人、地域通訳案内士の資格者を10人育成しております。

その結果、地域通訳案内士の登録者数は令和2年の20名から令和5年の27名に増加しておりまして、また、全国通訳案内士の登録者数につきましても、令和2年の80人から令和5年の89人に増加しているところでございます。

今後、インバウンド需要の急速な回復や、令和6年の北陸新幹線敦賀開業、黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放により、観光ガイドの需要が高まることが予想されます。引き続き、とやま観光塾や観光再始動事業を活用しまして、観光客の多様なニーズに対応できる質の高い観光ガイドの育成に取り組んでまいります。

**井上委員** 全体で924人から917人ということで、そんなに富山県は減っていないわけですね。

**山下観光戦略課長** 通訳ガイドではありませんが、普通のガイドです。

**井上委員** 分かりました。

しっかりとまた取り組んでいただきたいと思います。

**鹿熊委員** 私も、まず、観光のことについて質問いたします。まず、1点目であります。観光庁が公募を行って、本年

3月に「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり事業」において、モデル観光地11地域を選定したわけですが、今年3月ですから、3か月ほど前ですね。その1つに北陸エリアが選定され、これは誠に喜ばしいことであると思っております。

今後、県はこの選定を受けて、どのように取り組むのが、一番質問したいところでもあります。

観光庁は、モデル地域に対して総合的な施策を集中的に講じると言っておりますので、期待が高まります。北陸エリアとして選定されたので、これからの取組は、県単独というよりは、エリアとしてどう取り組んでいくのかが1つのポイントになってくるだろうと思っております。

今後、県は申請した事業内容をベースにどのように取り組んで、高付加価値なインバウンド観光地を形成していく方針なのか、山下観光戦略課長にお聞きいたします。

**山下観光戦略課長** 観光庁の「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり事業」につきましては、県では、富山の魅力的な観光資源や観光地域づくり施策等を含む現状と課題も含めて申請させていただいたところ、本年3月、本県を含む北陸エリアとしてモデル観光地の採択を受けたところでございます。

高付加価値旅行者の地方誘客を促進するため、国はモデル観光地に対して、地域の滞在価値向上、宿泊施設の整備、人材育成など、様々な観点で中長期的に支援するとされておりまして、今年度は地域の滞在価値やターゲット等を明確化したマスタープランを策定するとされておりまして。

現在、観光庁と北陸三県で調整を行っているところでございまして、今後、産学官で連携して、マスタープラン策定を進めてまいります。

また、来月7月10日のとやま観光塾の開講式で、このモ

デル観光地の担当であります観光庁の担当調整官に、観光ブランディングについて講義いただく予定でございます。また、翌11日、12日には、全国のモデル観光地採択エリアを対象としたブランディング合宿も県内で予定されておりました。高付加価値化への県内機運も盛り上げてまいりたいと考えております。

このモデル観光地への採択も追い風に、サンドボックス予算を活用した高付加価値旅行者の実態調査や、黒部宇奈月キャニオンルートの旅行商品化、立山黒部の魅力向上、高付加価値旅行者向け宿泊施設立地の方策検討、「暮らすように旅する」旅行商品、サービスの事業化や人材育成、ロンドン等でのプロモーションによる海外誘客など、戦略的に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

**鹿熊委員** 県の取組方針は分かりました。北陸三県として連携して取り組んでいくということも若干答弁で触れられておりましたけれども、北陸三県で連携したインバウンド方策、取組は具体的に何か考えておられますか。

**山下観光戦略課長** モデル観光地の取組についてはこれからでございます。その進め方も含めて、今、観光庁と三県で調整を行っているところでございます。

**鹿熊委員** しっかりと観光庁と連携をしながら、また、近隣県、石川、福井とも連携して、このチャンスをしっかりと生かしてお願いしたいと思っております。

他の10地域を見ましても非常に魅力的なエリアが選定されておりますので、そこにしっかりと勝っていくという気構えで臨んでいただきたいと思います。

次の質問でありますけれども、オーバーツーリズムということが懸念事項としてあります。これは一般論としてあるんですね。富山県であるかどうかはちょっとまだ分かり

ませんけれども。これから、アフターコロナということ、インバウンドも含めて観光需要が高まりつつある中で、オーバーツーリズムとあって、水を差すようなつもりは全くないんですけれども、しかしこれはやはり決して避けてはならないことであって、中長期的に見れば、この対策をしっかりとしていることが、持続的な観光の推進につながっていくことは言うまでもないことでもあります。

混雑、騒音、ごみの散乱などへの対策ということですが、観光地に住まいしておられる住民もよし、また観光客もよしという、両方よしであってこそ、持続的な観光になるということでもあります。やはりしっかりと今からオーバーツーリズム対策に取り組む必要があると考えておりますので、その取組方針をお聞きいたします。

**山下観光戦略課長** 昨年策定しました県の観光振興戦略プランでは、本県にしかない特別感のある観光地や、富山の暮らし自体が持つ魅力を最大限に生かし、付加価値の高い富山旅が提案され、人と経済が潤う地域が創出されることを目指す将来像としまして、観光消費額を重要目標に位置づけ、これまで以上に質を重視することにしたところでございます。

また、持続可能な観光地づくりを施策の大きな柱に位置づけ、高付加価値な観光地域づくりや人材育成、受入れ環境整備等に取り組むこととしております。

この持続可能な観光地域づくりを進めるに当たっては、地域の人々が地域に深い理解と誇りを持ち、地域が主体となって、その地域ならではの資源を磨き上げ、観光客に消費をしてもらい、地域が潤う仕組みをつくることが重要です。地域の幅広い人々の理解と協力を得て進めていくことが大変重要であると考えているところでございます。

御指摘のオーバーツーリズムにつきましては、コロナ禍

前に特に訪日観光客が多い京都など、一部の観光地において、例えば、公共交通の混雑、マナー違反など、主に生活圏の問題として課題となってきたところでございます。

本県でも、立山黒部アルペンルートなどの一部観光地で渋滞等が発生していたようなシーンもございます。今後、インバウンドの急速な回復が見込まれる中、全国各地で同様の問題が発生することも予想されるところでございます。

県としては、こうしたことが起こらないよう、十分留意しつつ、誘客、PRだけではなく、人材育成、DX化による観光客の分散など、受入れ環境整備をしっかりと支援し、地域の観光事業者や市町村など関係者と連携して、持続可能な観光地域づくりに取り組んでまいりたいと考えております。

**鹿熊委員** しっかりと問題意識を持って取り組もうとしておられることが分かりましたので、ぜひお願いをいたします。

そのことも含めて、やはり観光人材はとても重要で、ガイドの育成もまさにそうでありますけれども、様々な領域にわたる観光人材育成は本当に大事だと思います。

富山県においては、とやま観光塾で観光人材を養成していると理解しておりますが、ほかにも富山県内でそのような観光人材育成機関があるのか、ちょっと私知りませんが、何といたってもとやま観光塾というのは、その中核をなしているんだろうと思っております。

そういう中で、これも今年3月ですけれども、観光庁が、「ポストコロナ時代における観光人材育成ガイドライン」を策定しました。これは、収益性や生産性の低さという観光産業の構造的な問題を克服して、これまた持続可能な観光地域づくりにむけて、国、地方、そして関係機関が一体となって、観光地経営人材と観光産業人材の両面で人材育成に取り組もうという方向性を示していると理解しております。



ます。

策定されたばかりのガイドラインであります。県はこれをどのように受け止めて、そして、これまで行われてきたとやま観光塾での観光人材育成のさらなる充実方策も含めて、これからの観光人材の育成にどのように取り組む方針か、お伺いいたします。

**山下観光戦略課長** コロナの位置づけが見直され、インバウンドが再開する中、今年度は観光再始動に向けて、重要な年でございます。ポストコロナ時代の持続可能な観光地域づくりを進めるためには、観光庁のガイドラインも踏まえまして、より一層観光人材の育成に取り組む必要があると考えております。

とやま観光塾では、平成23年度の開始以来、観光地域づくりと観光産業の両面での人材育成に取り組み、715人の卒業生を輩出してまいりました。

一方、近年では、参加者がやや減少傾向にありまして、また、高付加価値化や観光DX、インバウンド再開など、新たな課題も生じていたところでございます。

このため、今年度は改めて塾の内容を見直したところでございまして、観光産業人材育成の面では、観光DX・インバウンド対応基礎コースを新設したほか、高付加価値旅行者に対応するための特別講義、「暮らすように旅する」ツアーを商品開発する研修を実施いたします。

また、インバウンドに対応した企業的経営視点を持った人材、いわゆる御紹介の観光地経営人材を育成するため、グローバルコースの定員を増員しまして、座学とOJT、海外研修を組み合わせた内容へと変更する予定でございませ

す。観光庁では、ガイドラインに基づく人材育成が行われるよう、教育プログラム開発等の支援を行うと伺っております。

す。詳細の把握に努めますとともに、引き続き、カリキュラムの改善に努め、ポストコロナ時代に求められる観光人材育成に取り組んでまいりたいと考えております。

**鹿熊委員** ガイドラインにも沿った形でとやま観光塾の内容も改善しておられるということではありますが、そういう点では、しっかりとガイドラインを踏まえた取組をしておられると理解いたします。

6月23日ですから、先週の末でもって、この観光塾の第1次募集締切りだったと思いますが、結構応募はありましたか。

**山下観光戦略課長** コースを整理統合しまして、4コースで募集しました。定員が、それに伴って減ってはいるんですけども、23日の朝の時点の状況ですけれども、30人を超える応募がありまして、今年も無事7月10日に開講式を行うこととしているところでございます。

**鹿熊委員** 30人の応募があって、各コースの定員は何名だったの。

**山下観光戦略課長** 定員は、観光DX・インバウンド対応基礎コースが30名、それから観光ガイドコースのガイディング技術専攻が10名、インバウンド専攻が10名、観光魅力アップコースが10名で、60名まで受け入れることができるようにしていました。基礎コースの応募がやや少なめだったのもありまして、全体で23日朝の時点で30名を超える応募があったと認識しております。

**鹿熊委員** 分かりました。どうもありがとうございます。

それでは、2つ目の質問です。

「第2期とやま未来創生戦略」の改訂について質問いたします。

富山県の県政運営の指針といたしますか、羅針盤といたしますか、そういう中の1つに地方創生という観点を入れ

て、「とやま未来創生戦略」が平成26年だったかに制定されました。現在の「第2期とやま未来創生戦略」が3年前の2020年3月に策定されて、今、それに基づいて、地方創生という観点での県政が展開されていると理解しております。

この「第2期とやま未来創生戦略」も、毎年のように改訂されてきておりますね。それは当然、県の成長戦略が策定され、そして、またコロナ等があり、また脱炭素の取組の強化などもあって、その必要に迫られて、必要な改訂がなされていると。

「第2期とやま未来創生戦略」が2020年3月に策定され、初改訂が、2021年5月になされました。その次には、2022年5月に改訂ということで、毎年、必要に応じて改訂をされていると理解しております。

それで、今年は5月に改訂されたのかなと思って、ちょっと調べたら、まだ改訂されていないとお聞きいたしました。何でかなと考えてみましたら、ちょうど去年12月に国の「デジタル田園都市国家構想総合戦略」が閣議決定されて、それに沿った形で勘案して、それぞれの地方自治体においてもその地方創生総合戦略を改訂するように努めてくださいと、そういうことになっておりまして、想像するに、国の「デジタル田園都市国家構想総合戦略」をにらみながら、どういった改訂をしていこうかと部内、庁内で検討中なのではないかなと思っております。

一番のポイントは、デジタルを活用して、様々な地方の課題を解決していこうという点だと思っております。大きな柱はそんなに元の地方創生総合戦略とは変わっていないと思いますが、手段としてデジタルを、より一層活用していこうということが肝であろうと思っております。

そこで、現在この「第2期とやま未来創生戦略」の、検

討されているだろう改訂のポイントと、その改訂がなされる時期はいつ頃なのか、質問いたします。

**荻浦地方創生・移住交流課長** 昨年12月に策定をされました国の「デジタル田園都市国家構想総合戦略」は、前身の「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を抜本的に改訂した新たな総合戦略となっております。

その内容は、地方に仕事をつくる、人の流れをつくる、結婚、出産、子育ての希望をかなえる、魅力的な地域をつくるといった、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の方針を引き継ぎつつ、新たにデジタル基盤の整備やデジタル人材の育成・確保、デジタルから誰一人取り残さないための取組の方針の下、デジタルインフラの整備やマイナンバーカードの普及促進などに取り組み、地方のデジタル実装を国が下支えすることが盛り込まれております。

国のこうした取組を活用し、自治体においても、デジタル技術を活用した地方の社会課題解決や魅力向上の取組を加速化、深化させることとされております。

「まち・ひと・しごと創生法」におきましては、各都道府県が国の総合戦略を勘案して、地方版総合戦略を策定することとされており、県では令和2年度に「第2期とやま未来創生戦略」を策定するとともに、策定後の状況変化——例えば、新型コロナウイルス感染症の影響や富山県成長戦略の策定などを踏まえ、委員御指摘のとおり、毎年度戦略を改訂しているところです。

今年度の戦略の改訂版につきましては、国の新たな総合戦略の内容を踏まえて、デジタル技術を活用した県内各地域、各分野の課題解決に向けた取組に加えまして、今年1月に公表されました本県のウェルビーイング指標や、3月に策定されましたカーボンニュートラル戦略などに基づく新たな取組を、戦略にどう反映させるかがポイントになる

と考えております。

今後、関係部局と協議の上、戦略の内容を検討いたしまして、8月中をめどに改訂に向け取り組んでまいりたいと考えております。

**鹿熊委員** 分かりました。

しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

**瀧田委員** 12時を過ぎていることに罪悪感を少し感じていることを最初に申し上げまして、質問いたします。よろしくをお願いします。

鹿熊委員もそうなのですが、今回、観光についていろいろな方が質問されております。私も、観光面について質問いたします。

富山県の観光キャッチフレーズに「パノラマ キトキト 富山に来られ」がありまして、県ではこれを有効に活用して、富山県の観光PRにつなげようとPRしておられます。

実は、私自身も県議会議員に初当選させていただきまして、名刺を市議会議員のものから、県議会議員用に作り直すときに、この「パノラマ キトキト 富山に来られ」のシンボルマークを名刺につけて、微力ながら、富山県の観光PRに努めさせていただきたいと思っております。

現在、シンボルマークについては、県の刊行物などに印刷されて、幅広く活用されていると思っておりますが、具体的にどのような活用状況なのかについて、山下観光戦略課長にお伺いいたします。

**山下観光戦略課長** 「パノラマ キトキト 富山に来られ」につきましても、富山弁で誘客を呼びかけますキャッチフレーズ、シンボルマークとして、県内の広域観光案内板、観光誘導サイン、富山県の観光情報誌「うみとやま」、観光ポスター、県のイラストマップなどの印刷物で使用しています。それから公式観光情報サイト「とやま観光ナビ」

などへの掲載、県外への観光物産展等での看板や、はっぴでの利用など、県内の魅力発信に努めているところでございます。私も名刺につけておりまして、早速御利用くださりありがとうございます。そういった状況でございます。

**瀧田委員** このキャッチフレーズ、シンボルマークにつきましては、富山県の魅力や富山県のよさを広くPRして、アピールしたいと思っております。個人の方、企業さん、どなたでも自由に御利用していただいてもいいですよという触れ込みで、県としては打ち出しておられるということです。

これまで民間事業者さん、個人の方も含めてどのような問合せがあったのか、また、その浸透状況について、どのように把握しておられるのか、続けて山下課長にお伺いします。

**山下観光戦略課長** この観光キャッチフレーズ、シンボルマークは、富山の魅力を広くアピールするために作成されたものでございまして、この趣旨に賛同される方であれば、ホームページからデータをダウンロードして、どなたでも自由に御利用できるとしております。

県の承認を使用要件としておりませんため、正確な利用状況を把握することがちょっと難しいのですが、シンボルマークの制作から15年以上経過しておりまして、例えば、観光事業者が運行する観光バスの車体にぺたっと貼ってあったり、観光事業者が発行するパンフレット、チラシ、それからNEXTCO中日本さんのサービスエリアなどでも御利用をいただいているところで、一定程度浸透していると考えています。

**瀧田委員** 今、課長から一定程度浸透しているだろうという認識だと御答弁をいただきましたが、個人的にはもっともっと浸透させるべきだろうと思っております。その点につきましては、今後もしろいろ手を変え品を変えといいますが、

努力していただければいいなと思っておりますので、よろしくお願ひします。

そこで、さらに違ふ、どうやって富山県をPRしようかという手だての中に、「元気とやまマスコット きときと君」というマスコットキャラクターがいまして、すごく大きな三角形の、機動力はあまりないと思われるんですが、かわいらしいキャラクターだと私自身は思っています。

彼は、スポレクとやまの推進というか、宣伝のために最初誕生したとも聞いています。ちょっと調べると11月28日が誕生日ということで、私は7月28日生まれで、同じ誕生日生まれなので、何となく個人的にはもっともっと応援していきたいなと思っていまして、そのきときと君について少し触れたいなと思っていまします。

きときと君は北陸新幹線が開業するときにも、開業をPRするためにも大きな役割を担っていました。それで、当時は、しっかりとこの役割を果たされて、そのときに彼に相棒といいますか、「ぶりと君」という、北陸新幹線をPRするためだけに開発というか、誕生したぶりと君と抱き合わせで、北陸新幹線をPRしました。

今回、来年開業を目指している北陸新幹線敦賀開業に併せて北陸新幹線をさらにPRするためには、きときと君、そしてぶりと君——特にぶりと君は、今ここで活躍しないと、彼はこの後いつ活躍するんだということもあると思いますので、このコンビについて現在の活動状況と、効果的な宣伝をするためにはどうすればいいのかについて、黒崎広域交通・新幹線政策課長にお伺ひいたします。

**黒崎広域交通・新幹線政策課長** きときと君につきましては、県主催の行事だけではなくて、民間団体の方が実施されますイベントなどにも貸し出しており、今ほど御紹介ありました新幹線開業PRキャラクターでありますぶりと君と併

せて、県内外の様々な場面で本県のPRを行ってもらっています。

きときと君の活動状況ですけれども、ここ数年はコロナ禍による行動制限や、イベント減少の影響はあったんですけれども、例えば、昨年9月、北陸新幹線の延伸区間であります金沢－敦賀間の沿線を歩いてリレーでつなぐイベント、「北陸新幹線金沢・敦賀間リレーウォーク」というイベントがございましたけれども、そちらのほうで出発地点であります金沢駅で、石川県の観光PRマスコットキャラクター「ひゃくまんさん」と一緒に参加者を出迎えるなど、敦賀開業に向けた機運醸成に貢献して、活躍しています。

また、そのほかにも大阪駅でのイベント、首都圏での物産展などの場にも精力的に出向いて活動してもらっております。

きときと君は、老若男女問わず、非常に人気がありまして、写真撮影などにも気軽に応じるということで、行く先々で非常に集客、にぎわいの創出にも一役買ってもらっていると聞いております。

観光案内パンフレットなどにも、きときと君がいれば好意的に受け取ってもらえるという報告も寄せられておりますので、県としては、引き続き、きときと君、それからぶりと君、セットで活躍してもらいたいと考えております。

**瀧田委員** 特にぶりと君については、本当に今しか活躍する場がない、いつやるんだ、今でしょう、と聞いていますので、よろしくお願いします。

少し前、ゆるキャラグランプリが全国的にはやっています、企業のゆるキャラ、自治体のゆるキャラを広くPRする目的で、2011年から10年間行われていた事業でありました。

この3年ほどちょっと休んでいたんですが、今回、メタ



バス空間とゆるキャラを連動された「ゆるバス」という新しい試みが始まっています。

そういった機会を捉えて、本県のマスコットキャラクターであるきときと君、そしてぶりと君、さらには、あいの風とやま鉄道の「あいの助」君など、富山県にまつわるいろんなキャラクターを効果的に有効的に、富山県のPRに使うべきではないかと思っていますので、そういった点もぜひ取り組んでいただきますよう、よろしくお願いいたします。

今ほど申し上げました既存のゆるキャラや、既存のコンテンツを有効に使いながら、富山県内外に魅力のPRをどんどん展開していく必要があると考えています。広く捉えた視点でも構わないのですが、今後の富山県の観光PRについてどのように展望しておられるのか、山下観光戦略課長にお伺いいたします。

**山下観光戦略課長** 本県では、令和4年3月に富山県観光振興戦略プランを策定しまして、選ばれ続ける観光地を目指し、県・市町村・観光事業者等がワンチームとなって、新たな時代の観光への対応、持続可能な観光地域づくり、ターゲットに応じた戦略的なプロモーションに取り組んでいるところでございます。

これまでの取組により、本県ならではの食、文化、伝統工芸を楽しめる多彩な観光コンテンツ等の充実が図られているところでございます。

例えば、年間を通じて県の観光公式サイト「とやま観光ナビ」、それから観光公式SNS、観光情報誌「うみとやま」の首都圏駅等での配架など、ターゲットに応じ戦略的に観光情報発信を行っているところでございます。

本年度は、去る6月1日から、JR大阪駅において3Dビジョン広告で富山の魅力を発信させていただいているほ

か、首都圏メディアを対象としたPR会議を開催したり、北関東等の海なし県を対象とした観光物産展等により、さらなる観光誘客PRを図ってまいりたいと考えております。

また、来年春の北陸新幹線敦賀開業、6月の黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放、同年秋の北陸デスティネーションキャンペーンに向けまして、市町村と連携し、さらなる観光資源の磨き上げにも取り組んでおります。今後、今年秋に予定されております北陸デスティネーションキャンペーン全国宣伝販売促進会議——これは福井で開催されますけれども、そちらや、関西で開催されるツーリズムEXPOジャパンで本県の観光資源を積極的に売り込み、これらの本県の魅力発信の場においても、ゆるキャラも含め、既存コンテンツを活用しながら、県内全域で観光滞在周遊の促進を強力に支援してまいりたいと考えております。

**瀧田委員** 本当に課長おっしゃいましたとおり、県内全域で富山県観光PRに努めていくべきだろうと思っております。この時代、何がきっかけでバズるといえるんですかね、全国的に存在価値が高まるというか、知られるというか、認知度、知名度がアップするか分からない時代です。SNSなどいろんなものを使いながら、とにかくウイングを広げて、富山県がどんどん広まって、そして、いろんな方、県内外、国内外からの富山県への興味関心がより高くなる、そんな場所になっていけばいいなと思っております。私自身も努めてまいりたいと思っておりますので、これからもどうぞよろしく申し上げます。

**針山委員長** ほかにありませんか。——ないようでありますので、これをもって質疑、質問を終わります。

## 5 行政視察について

**針山委員長** 次に、閉会中継続審査事件のための行政視察について議題といたします。

まず、県外行政視察の実施につきましては、配付してあります視察（案）を基本として実施したいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

**針山委員長** 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

なお、この決定に基づき、今後、事務を進めてまいります。視察先との調整において、内容の一部に変更が生じる場合が考えられますので、その変更については委員長に御一任願いたいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

**針山委員長** 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

なお、県内行政視察については、必要に応じて機動的に実施していきたいと考えており、その実施に当たっての日程調整等については委員長に御一任願いたいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

**針山委員長** 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

以上で付議事項についての審査を終わります。

この際、ほかに何か御意見などはありませんか。

**有田交通戦略企画課長** 先ほどの岡崎委員への答弁で申し上げた広島事例について、補足と訂正をいたします。

先ほどVISAタッチの話をしていただきましたが、今、広島では現行は全国共通の交通系ICカードが導入され、サービス開始されております。これを代替するシステムとして2024年秋頃からの開始をめぐり、新しいサービスの開発が進められております。

まだ開発中なので、詳細については明らかになっていないんですけれども、現行オープンになっている情報では、VISAカード等のクレジットカードなどから、お金が自動的に引き落とされるような新しいカードシステムを導入するというので、VISAタッチそのものになるかどうかというのは、まだ明らかになっていないと。

ただ、広島空港行きのリムジンバスについては、既にもうVISAタッチが導入されておりまして、地域によっても、また地域内でもキャッシュレス対応については違いがあるという状況でございます。失礼いたしました。

**針山委員長** ほかにありませんか。——ないようでありますので、これをもって委員会を閉会いたします。

地方創生産業委員長 針山 健史