

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和7年2月20日(木)

午後0時58分開会

午後3時55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 田中 雅敏

理事(地方創生局次長・観光振興室長)

宮崎 一郎

地方創生局次長・ワンチームとやま推進室長

福島 潔

参事(ワンチームとやま推進室地方創生・移住交流
課長)

富士原 禎

参事(ワンチームとやま推進室市町村支援課長)

林原 泰彦

観光振興室観光戦略課長 中川 千映

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 加藤 友晴

観光振興室コンベンション・賑わい創出課長

齊木 弘子

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

交通政策局次長・地域交通・新幹線政策室長・交通
戦略企画課長 有田 翔伍

地域交通・新幹線政策室広域交通・新幹線政策課長
板屋 雄介

地域交通・新幹線政策室城端線・氷見線再構築推進
課長 黒崎 勇一

航空政策課長・航空政策課課長（空港コンセッショ
ン導入準備担当） 山崎 秀之

航空政策課課長（航空路線利用促進担当）

朝山 弘康

航空政策課課長（空港施設担当）

高野 卓弥

商工労働部

商工労働部長 山室 芳剛

企業誘致専門監 端 正至

理事（商工労働部次長） 舟根 秀也

商工労働部次長・地域産業振興室長

今井 義昭

参事（商工企画課長・商工企画課課長（新産業創出
担当）） 細川 謙一

商工企画課課長（デザイン・クリエイティブ産業振
興担当） 長守 文雄

地域産業振興室経営支援課長

久崎みのり

地域産業振興室スタートアップ創業支援課長

	佐渡 洋伸
地域産業振興室伝統産業支援課長	
	川渕 貴
立地通商課長	小野 勉
立地通商課課長（物流通商担当）	
	村田 英久
労働政策課長	赤崎 友美
労働政策課課長（雇用推進担当）	
	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	建部 千尋

V 会議に付した事件

- 1 閉会中継続審査事件について
- 2 陳情の審査
- 3 その他

VI 議事の経過概要

1 閉会中継続審査事件について

(1) 説明事項

- 田中地方創生局長
- ・ 2月定例会付議予定案件について
- 田中交通政策局長
- ・ 2月定例会付議予定案件について
- 山室商工労働部長
- ・ 2月定例会付議予定案件について
- 赤崎労働政策課長
- ・ 2月定例会付議予定案件について
- 久崎経営支援課長
- ・ 2月定例会付議予定案件について

(2) 質疑・応答

針山委員長 2月定例会付議予定案件の内容については、定例会の付託委員会で十分審査をお願いすることになりますが、今ほどの説明において、計数等に特に御不審の点がありましたら、御発言願います。——ないようでありますので、以上で2月定例会付議予定案件の説明を終わります。

(3) 報告事項

田中地方創生局長

- ・令和6年度サンドボックス予算の執行実績及び令和7年度当初予算（案）への反映状況
- ・「富山県人口未来構想」の策定について

田中交通政策局長

- ・令和6年度サンドボックス予算の執行状況及び令和7年度当初予算（案）への反映状況
- ・映画活用バス運転手確保事業（サンドボックス予算活用事業）について

山崎航空政策課長

- ・富山空港特定運営事業等の実施方針及び募集要項等の公表について

山室商工労働部長

- ・令和6年度サンドボックス予算の執行状況及び令和7年度当初予算（案）への反映状況

資料配布のみ

地方創生・移住交流課

- ・とやまマッチングツアー開催事業について（サンドボックス予算活用事業）
- ・第14回とやま未来創造県民会議の開催について

観光戦略課

- ・関係人口拡大を目的とした観光来訪者CRM諸施策に関する研究事業（サンドボックス予算活用事業）

- ・北陸応援割「とやま応援キャンペーン」等の実施結果について

- ・「北陸デスティネーションキャンペーン」の実施結果について

スタートアップ創業支援課

- ・とやまヘルスケアベンチャーイニシアティブ試行事業（サンドボックス予算活用事業）について

立地通商課

- ・企業誘致に関する調査事業（サンドボックス予算活用事業）について

商工企画課

- ・最近の県内経済情勢

広域交通・新幹線政策課

- ・富山経由による高山送客調査事業（サンドボックス予算活用事業）について

- ・第2回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会の開催結果

交通戦略企画課

- ・第8回富山県地域交通戦略会議の開催結果について

城端線・氷見線再構築推進課

- ・第3回城端線・氷見線再構築会議の開催結果

(4) 質疑・応答

尾山委員

- ・富山県インド経済訪問団について

嶋川委員

- ・公共交通の利用促進について

- ・地方創生関係交付金について

藤井委員

- ・トランプ関税の県内産業への影響について

- ・石破首相の地方創生2.0政策について
- ・富山空港混合型コンセッションについて

岡崎委員

- ・富山地方鉄道の再構築について

井上委員

- ・「バス」でつながる交流イベントについて
- ・インバウンドの拡大について

鹿熊委員

- ・人口減少への対応について
- ・富山地方鉄道について

瀧田委員

- ・電車・バスで行こう！キャンペーンについて
- ・運転免許返納後の高齢者の足の確保について

針山委員長 報告事項に関する質疑並びに所管行政一般についての質問に入ります。

尾山委員 年末に委員会を代表してインドを視察しにいく大変貴重な機会を頂きました。帰国してから変なことを言わないように、針山委員長の顔に泥を塗らないようにと思って一生懸命見てまいりましたので、しっかりと今議会で質問させていただきます。

私は一般質問でも質問の機会がありますが、今日は2問質問させていただきたいと思います。

1つ目の質問です。

宮崎理事を筆頭にインドの旅行会社の方々に富山県の観光PRをしてまいりました。結構多くの会社が集まっておられて、いろいろ質問も出ておりました。皆さんかなり熱心に聞き入っておられて、富山県にかなり興味をお持ちなのだということを感じて帰ってまいりました。

そこで、観光PRをされた手応えといいますか、今後の課題や戦略などについて、いろいろ感じておられると思う

のですが、現在の手応えについて加藤課長にお尋ねしたい
と思います。

加藤国際観光課長 昨年12月に経済訪問団派遣事業の一環として、尾山委員にも御参加いただき、インドでは初の開催となります観光説明会をデリー市内において実施しました。現地旅行会社、メディアなど33社に対し、世界的な山岳景観を誇る立山連峰から美しい富山湾までの変化に富んだ自然、世界遺産五箇山合掌づくり集落、伝統工芸などの多彩な観光資源に併せまして、デリーから日本へのアクセス、富山を含む広域周遊ルートの魅力について説明したところであります。

参加した旅行会社からは、こんなにすばらしいところをもっと早く知りたかった、広域周遊ルートを参考に富山を含む旅行商品の造成に取り組みたいなど、提案した観光コンテンツに対しまして具体的な興味が示されたことから、今後、有力な市場になり得ると考えております。

一方で、宗教的、文化的な習慣の違いから、インドからの旅行者が食べることができるお店やホテルはあるのかといった声もあり、受入環境に係る課題があると認識しております。

今回の観光説明会の開催を契機として、引き続き、現地旅行会社に対し、富山への旅行商品造成のための具体的な提案やPRを行うとともに、インドからの旅行者が本県を訪れる際に、宗教的、文化的な習慣により不便を感じるものがなく安心して快適に滞在できるよう、課題を一つずつ洗い出しながら、さらなる誘客に努めてまいりたいと考えております。

尾山委員 食べ物の質問が出ていましたよね。たしかハラールのお店にパキスタン人がいるかという話をしていたときだったかな。パキスタン人がいるから大丈夫ですというこ

とをたしか言っておられたのかなと思いますけれども、よく考えたらヒンズー教徒はハラールとは食べることができるものがちょっと違いますよね。

加藤国際観光課長 インドはベジタリアンの方も多いということで、そういう対応をしている店を希望される、あったほうが望ましいということをお聞きしました。

尾山委員 その辺は民間の業者だけで進めることができないところもあります。食事は非常に大事だと思いますから、本格的に取り組む中で、食に対しても政治的な後押しをしていただきたいと思うのが1点です。

それと、1月にニューヨークタイムズの「2025年に行くべき52か所」に富山市が選ばれました。インド視察に行ったすぐ後の発表だったのですが、あの発表の影響というか、効果というか、何かインドから声は上がってきていますか。

加藤国際観光課長 具体的に聞こえてはきていないのですが、あの発表があった後、観光説明会に参加していただきました旅行会社などに対しては、こういうものに選定されましたということでPRはしました。

尾山委員 ぜひ多くの方に富山県に来ていただいて、富山のよさを味わっていただけるよう後押しをまたお願いしたいと思います。

2つ目の質問です。

今回の視察は予定をかなり詰め込んだタイトなスケジュールでした。現地の様々な関係機関をずっと回っていたのですが、知事も含めて富山県の観光PRを一生懸命される姿を見ながら、向こうの国の観光地も見えていないのに富山県の観光地はいいですよと言っている姿というのはあまりしっくりこなかったところがあります。やはり向こうの観光地を見て、あなたのところはこんないいところがあるけれども、うちもこんないいところがあるよとしないと、な

かなか説得力も出てこないと思っています。

決して個人的にタージマハルへ行きたいとか、そんな話ではないのです。終わってしまったものは仕方がないのですが、今後インドと付き合いを深めていく中で、観光のPRに行くのであれば、向こうの観光地もしっかり見て、お互いイーブンな関係の中で話をするというのが大事なことだと強く感じました。

そんなわけで、次の視察では、あまり詰め詰めのスケジュールにせず、向こうの伝統や文化をしっかりと取り入れるようなスケジュールも考えていただきたいと思います。村田課長にお尋ねします。

村田立地通商課課長 今回の訪問日程につきましては、参加者の皆様にとりましても年末の大変多忙な時期に、インド国内の3都市を飛行機で移動しつつ、さらに多岐にわたる目的を果たす必要があったことから、委員がおっしゃられるように極めてタイトなスケジュールとなったところでございます。

今回は経済交流に加えまして、観光振興、アンドラ・プラデシュ州との関係強化をはじめとする各種行事、表敬訪問、視察等を効果的に組み込む中で、さらにインド特有の事情等として都市部における交通事情ということもありません。移動時間に一定の余裕を確保しつつ、効率的な行程とすることに努めたところでございます。このように日程管理に難しい面があったことについては御理解賜りたいと思います。

一方で、当初予定にはなかったのですが、アンドラ・プラデシュ州におきましては、1,500年前につくられた石窟寺院、現にある岩を掘ってつくった寺院ですけれども、そちらのほうを訪問する機会を頂きまして、短時間ではありましたが、現地の歴史や文化に触れることができま

した。これについては、視察の機会を調整いただきましたアンドラ・プラデシュ州の州政府の御好意に改めて感謝申し上げます。

委員御指摘のように、訪問先の文化や伝統への理解を深めることは相互の理解を促進し、ひいては経済交流をはじめとする今後の関係構築にも資する重要な要素であると考えております。

訪問目的のバランスを考慮しつつとなりますけれども、行事内容に応じた部分的な別行動の導入なども考えられますので、柔軟な対応の工夫も今後は検討してまいりたいと思います。

尾山委員 よく理解しています。

私も寺院へ行ってきましたが、なかなか見応えがありました。すばらしいものを見せていただいたと思います。

今申し上げているのは、県の海外視察の行程パターンみたいなものがあるのであれば、少し余裕を持って、いろいろなものを入れ込んでいくようなことも考えていかれたらどうかという意味での質問でした。

嶋川委員 私からは3問質問させていただきたいと思います。

まず1点目、公共交通の利用促進についてであります。

今年もできる限り公共交通を使っていきたいと思っております。年明けから数えてみたら、私は県内発着で23回公共交通を利用しておりました。一応、富山県地域交通戦略の目標が、県民一人当たりの地域交通利用回数が50回ということで、私も頑張っていきたいと思います。

この委員会でとやまロケーションシステムの活用についていろいろ質問してきました。

バス停のQRコードにスマホをかざして、次に来るバスが何分遅れていて、あるいは時間どおりに来ていて、今どこにいるのかということが分かると非常に便利だ、そうい

う機能があるといいなというお話をしていたところ、いよいよ年明けに、県内すべてのバス停あるいは万葉線や路面電車の時刻表のところにQRコードステッカーが貼られるようになったという報道を見て非常にうれしくなりました。

私の地元の高岡市内でも使ってみようということで、実際にスマホをQRコードにかざすと、バスが今どこにいて、あと何分でここに来るかということが本当に分かる。こんな便利なものはないなということで利用したいと思っています。まだステッカーが貼られていないところも県内にはあるので、早く貼っていただけるといいなと思っています。

非常にいい機能だと思うのですが、年明けの新年会等々で、地域の皆さんに公共交通を使ってねなどという話をする中で、この機能を知っていますかと聞くと、ほとんどの方、ほとんどというかほぼ皆さん知らないわけですね。そもそも公共交通を利用していないという方も多いのでしようが、利用するからには使っていただきたいなと思っています。

先日、高岡市内で高校生がバスから降りてきたので、ちょっとつかまえて、「あんたこれ知っとるけ」と聞いたら、「俺知りません」というわけです。その子がどこの誰かは分からないわけですが、使ってみてとか友達にも教えてあげてと言いました。その子は、これはすごく便利だと言うわけですね。その子は、部活で氷見市から高岡市に来るのにバスを利用しているというので、「バスどうけ」と聞いたら、バスは大体遅れてくるということを行いました。

ふだんからバスを利用している方にとっては、これは非常に使い勝手がいいものなのだろうと思います。大雪になりますと、バス停で寒空の中、バスを待っている方もちら

ほらお見受けしますが、例えばバスが10分遅れているということが分かれば、5分はコンビニで少し休める、そうすると利用が促進されるのではないかと思っております。

そこで、とやまロケーションシステムのQRコードをもっと皆さんに知っていただいて、利用してもらうことが大事かなと思うのですが、そのために今後どのように取り組むのか有田交通戦略企画課長にお伺いいたします。

有田交通戦略企画課長 今ほど御紹介いただきました電停、バス停に掲示しているとやまロケーションシステムのQRコード、こちらを刷新した新しいQRコードでは、今までは路線バス停の検索などが必要でしたけれども、これを不要にして、QRコードをスマートフォンで読み取るだけでリアルタイムのバス到着予定時刻を簡単に確認できるようにしております。

今年度はこうした新しい取組をやっておりますし、令和元年度のとやまロケーションシステムの運用以降、様々なサービス向上に取り組んでまいりました。

こうした結果もありまして、現在、とやまロケーションシステムの1日当たりの平均アクセス数は、運用開始当初は587件だったのですが、今年度は先月末の時点で924件と着々と増えております。

さらなる利用促進に向けてサービスの向上に様々な取り組んでおりますが、それとともに県民の皆様に広くサービスを知っていただくための取組も必要だと考えております。

県の公式LINEアカウントがございしますが、このトップメニューからとやまロケーションシステムに直接アクセスできるようなボタンもございまして、SNSなどを通じまして、サービスの案内周知を行っております。

また、富山県バス協会では、今回の各バス停に対応する新しいQRコードなどについて案内する新しいPRポスタ

一を今制作中でございまして、今後、このポスターが完成次第、路線バス車内に掲示することなどを予定しているなど、関係機関とも連携して、今後周知に取り組みたいと考えております。

また、あしたからスタートいたします「電車・バスで行こう！キャンペーン」の第二弾、こちらのPRポスターやPR動画におきましても、とやまロケーションシステムについて紹介をしております。

今後とも公共交通の利用促進に向けて、とやまロケーションシステムのサービスの向上に努めるとともに、県民の皆様への周知についても関係者の皆さんと連携して取り組んでまいります。

嶋川委員 ポスターもつくっていただけるということで、いろいろなところで目に触れる機会が増えてくると利用が進んでいくのかなと思います。アクセス数も確実に伸びてきているということで、引き続き取り組んでいただきたいと思っております。今この場にはマスコミの方もおられますが、ぜひ記事にさせていただけるとありがたいと思っておりますし、そうやって広がるといいなと思っております。

次の質問です。

先ほど局長からも御報告がありましたけれども、井上委員の御紹介があつて「つぎとまります」という映画の存在を知り、私は東京の渋谷で個人的に見てまいりました。

富山県内でもこの映画を見ることが出来る機会がいよいよできてきたというところで、先ほど御案内もありましたけれども、先日2月15日に映画の特別上映と交流カフェが開催されたということです。主演女優の方もおいでになって、インタビューもされて、その後は座談会もあったということでありましてけれども、どういう方が参加されて、どのような感想や意見交換がなされたのかお伺いしたいと思

います。

有田交通戦略企画課長 2月15日に開催いたしましたイベントですが、一般の参加者、また県内の公共交通の業界で働く、特に現役の女性のバスドライバーさんなど含めまして、女性の方々に御来場いただきました。世代についても若い20代の方から60代の方まで幅広く御参加いただいております。

イベントでは、映画「つぎとまります」の特別上映と主演の秋田汐梨さんのインタビュー、それと併せまして、バス運転手など公共交通の業界で働く女性の方々に仕事の魅力、やりがいなどをお話しいただくステージトーク、また参加者全体での座談会などを実施いたしました。

当日はアンケートも実施しておりまして、回答者の半数以上の方から今後公共交通に従事してみたいですとか、勧めたいという御回答を頂いております。中には、我が子にも勧めてみようと思うというような御回答をされた方もいらっしゃいまして、女性活躍の推進に向けて前向きな感想を多く頂きました。

また、回答された方全員が公共交通や担い手の確保について関心が高まったと御回答されておりまして、ふだんは自動車を利用するけれども、バスも積極的に利用しようと思うと回答された方もいらっしゃいました。

女性活躍の推進だけではなくて、公共交通への県民の参画促進にも広くつながるイベントになったと考えております。

今回のイベントを通じて頂いた励ましのお声、また、公共交通の業界に対する御意見などにつきましては、交通事業者とも共有を図りまして、女性活躍の推進など、担い手の確保、定着につなげてまいりたいと考えております。

嶋川委員 回答者の半数以上で関心が高まったというのは、

機運の醸成に非常につながるかなと思っています。

映画の感想がどうだったのかというのは、また見てのお楽しみというところだと思いますけれども、引き続き取り組んでいただければと思っています。

最後の質問に移らせていただきます。

地方創生関係の交付金についての質問であります。

皆さんも御存じかもしれませんが、先日、日経新聞の1面の記事で、地方創生に関する交付金はどうなんだという記事がございました。その中で、先ほど御案内がありました。昨年12月17日に発表されて県のホームページに資料として掲載されました第14回とやま未来創造県民会議の結果について、そのうちの1つをとって「目標に対して実績はゼロというていただらくだ」という表現がなされておりました。

私はこれを見て、本当にそうなのかと。どういうものなのかしっかり見てみようと思って、実際に取り組んだ事業を全て拝見いたしました。1つだけを取り上げて「ていただらくだ」というのは、私は決してそうは思いません。これは記事としてちょっとデフォルメし過ぎだと思っています。皆さんからも来年度に向けた事業の御報告や御発言などありましたが、たくさん取り組んでおられる中でこういう表現をされるのは、私自身非常に悔しいという思いがあります。大体5年くらいのスパンがある中で、これからどうやって取り組んで、どう改善していくかというこの途中段階をもって決めつけるというのはいかかなものかと思ったところでもあります。

だからこそ、取り組んだことに対しては是が非でも効果や結果を残していきたいなど。その上で自分自身も取り組んでいきたいと思っています。

来年度に向けた取組の御説明では、「新しい地方経済・

生活環境創生交付金（第2世代交付金）」を活用していくものは結構多かったように思います。今の内閣が交付金を倍増して地方創生を後押ししていこうという流れがあるというのは非常に大きなことだと思っています。

県内でも人口減少にどう対応するかという中で、関係人口を増やそうというところがございました。そのために、どんな形であれとにかく富山に来てもらおうとか、そういうマッチングを進めていこうという事業にも取り組んでおられました。

令和5年からスタートした「富山で実現「いい移住」移住支援事業」というものがありまして、私自身、効果が出てきているなと思っています。いろいろな形の窓口があって、いろいろなことを仕掛けていくと。選択肢を増やす中でこうやって効果が出ているものに関しては、もっと取り組んでいけばいいと思っています。

移住してくる方向けには、案内のチラシをいろいろつくっておられるし、「くらしたい国、富山」というホームページもあります。このほど、このホームページを見てみました。非常に丁寧な作りでした。富山県に行ってみようかなという人が、こういうケースがあるから例えば高岡市に住んでみようという場合は、高岡市のところにリンクで飛んで、そのページで完結できるようになっていると。これは移住しようと思う人のハードルが非常に下がる取組であるなと感じています。

そこで、この事業だけを取り上げてお伝えするわけでありませけれども、今後どのようにこの事業を改善しながら取り組んでいかれるのか富士原課長にお伺いいたします。

富士原地方創生・移住交流課長 富山で実現「いい移住」移住支援事業は、東京一極集中の是正や地域における人手不足の改善を目的に、東京23区から富山県内に移住し、対象

法人に就業された方等を対象に移住支援金を支給する事業でございます。

単身移住の場合は60万円、世帯移住の場合は100万円が支給されますほか、18歳未満の世帯員に対する子育て加算など、支援の拡充も図られておりまして、経済的な負担の軽減によって移住を後押しする制度として、利用者も年々増加しております。

県では、首都圏での移住相談会やオンラインセミナー等を通じまして、この制度の周知に努めますとともに、移住相談窓口においては、この制度の分かりやすい解説と移住希望者の一人一人のニーズに寄り添った制度の活用をアドバイスさせていただくなど、制度の利用促進に努めております。

今後も本県への移住者の増加につながるよう、移住者への積極的な周知に努めていきたいと思っております。

また、制度の利用促進に当たりましては、魅力的な企業が移住支援金の対象法人として多く登録されていることが重要でございます。この件につきましては、今年度の決算特別委員会の地方創生産業分科会におかれましても、登録促進に向けまして、県内中小企業に対しまして、さらなる周知に努めるよう御指摘を頂いているところでございます。

こうした御指摘もしっかりと受け止めまして、企業開拓員による積極的な働きかけや経済団体等との連携強化を通じまして、より多くの企業の皆様に御登録いただきますよう一層努めていきたいと考えております。

嶋川委員 周知して広がれば広がるほど、見る人が増えれば増えるほど、それだけ来る方の数も増えていくと思っておりますので、引き続き取り組んでいただきたいと思います。企業に就職するだけではなく、テレワークする場合でもオッケーというところもありました。だから、そういうとこ

るも満遍なく周知をしていただければと思います。

行政手続は面倒なのかなということで、実際見てみますと紙1枚、2枚を提出すればよいということですので、要は、ハードルは高くないよということをお伝えいただけるといいなと思っております。

藤井委員 部長の皆様方から新年度予算の説明を丁寧にしていただきました。ただ、この委員会はあくまで議会前の委員会ということであるので、新年度予算のことは聞けないということでもあります。ですので、本会議ではなかなかお伺いすることができない県政の外的要因の部分を今回は質問させていただければと思っております。

まず1番目ですが、トランプ大統領が就任されてから非常に多くの大統領令に署名されて、世界的に大きな影響が出ていると最近報道されています。その中でも、トランプ大統領は2月13日に相互関税の導入に向けた覚書に署名されております。他国が米国製品に課している関税と同等の関税を導入しますよという内容でありまして、日本も対象になるのではないかとということで、何とか対象から外してくれというようなことを国としても要望していると承知しております。

そしてもう1つ、鉄鋼やアルミニウム製品への関税——こちらは国というよりもあくまで商品や製品に対してのものだと思いますが、3月12日に25%の追加関税がなされると。そして、自動車の関税についても4月2日頃に公表され、一説には自動車関税も25%という報道も出ていました。現在は2.5%となっていると思っておりますので実質10倍となり、日本の自動車メーカー6社に与える影響が3兆円というような報道もございます。

富山県は鉄鋼、アルミニウム、そして自動車といったところの産業集積、ものづくり企業が非常に多いと認識して

おります。県内産業に対しても、この一連のトランプ関税の影響が非常に大きいと捉えておりますけれども、山室商工労働部長に県としての見解をお伺いしたいと思います。

山室商工労働部長 委員御指摘のとおり、米国政府による広範な貿易制限措置は、WTOルールに基づく多角的貿易体制全体に影響を及ぼすとともに、県内産業の企業活動などにも一定の影響が懸念されます。

国においては、米国政府が鉄鋼、アルミニウムに対して25%の追加関税を課す方針を決定し、さらに相互関税の導入を検討していることを受け、米国政府に対し、日本を措置対象から除外するように申し入れておられます。

また、自動車関税につきましても、今後の具体的な内容を慎重に精査し、必要な対応を進めるものと承知しております。

県としましても、今後国の動向を注視する必要があると考えております。

県内産業の影響につきましては、鉄鋼及びアルミニウムを伏木富山港から輸出している事業者を確認したところ、米国向け鉄鋼の多くは米国内で製造していない合金であるため、現時点で直接的な影響は限定的であると見込まれております。また、アルミニウムについては、内需中心のため海外への輸出比率が低く、影響は比較的少ないと聞いております。ただし、国内市場におきまして、米国の措置を受けた製造拠点の見直しや供給網の変化などが懸念されるという声も聞かれております。

県としましては、引き続き県内経済団体などと緊密に連携し、企業活動への影響を注視するとともに、国の対応も踏まえながら適時適切に対応してまいりたいと考えております。

藤井委員 自動車関連産業についてはどのような見解をお持ち

ちでしょうか。

山室商工労働部長 自動車の関税につきましては、まだ具体的な内容が必ずしも明らかになっておりませんので、その内容をしっかりと慎重に精査いたしまして、国の対応を見定めて必要な対応をしてまいりたいと考えております。

藤井委員 富山県だけではなく、日本国全体の経済循環の中で大きな影響が出てくるものだと思います。少なくとも鉄鋼は米国内でつくっているとか、アルミニウムは内需が多いというようなことで、比較的影響が軽微ではないかというお話ではありましたが、引き続き注視をしていただければと思っております。

2つ目の質問です。

今度は日本国内の話ですが、石破首相が就任されて、新しい地方経済ということで地方創生2.0という政策を掲げ、現在、新年度の予算案が国会で審議されているところであります。

富山県におきましては、昨日、人口未来構想本部会議が開催されておりました。2030年までに転入転出が均衡する試算というものを示しておられました。

東京一極集中の是正みたいなところを進めていくことで、富山県内に人口をとどめていこうという話だと思っておりますが、2024年の総務省の調査によりますと、東京圏の転入超過が13万5,843人とコロナ禍前の水準に戻りつつあると。富山県においては2,119人の転出超過ということで、特に20代の若年女性の流出が止まっていないということが現実としてあるわけです。

コロナ禍のときにはテレワークなどといった新しい働き方があるので、東京に勤めている人が地方で住む2拠点居住だったり、もしくはテレワークによって地方移住が進むのではないかというような比較的楽観的な予測がありました。

て、富山県でもそういったことにのっとなって移住政策を積極的に行っていたと思います。

ただ、現実としては、コロナ禍前に戻りつつあるという状況でありますので、未来について希望的な観測を失ってはいけないと思いつつも、現実のファクトをしっかりと捉えながら、では将来、転入転出が均衡するにはどうすればいいかということ愚直に取り組んでいかなければいけないと思っております。

そういう意味で、現状をどのように認識されているか、富士原地方創生・移住交流課長にお伺いします。

富士原地方創生・移住交流課長 全国の多くの地方では、コロナ禍を契機とした新しい働き方や地方移住への関心の高まりを生かして、移住促進に向けた多角的な取組を展開しており、本県におきましても、特に東京圏に重点を置いて市町村等と連携して積極的に取り組んだ結果、昨年度の本県への移住者数は過去最高となり、東京圏からの移住者も人数、割合ともに直近5年間で最も多くなっております。

その一方で、全国的に東京都への転入超過は続いており、今ほど委員から御紹介がございましたとおり、昨年のおける東京都における転入超過数は13万人を超える中、東京圏以外の全ての道府県で、東京圏への転出超過となっております。

本県におきましても、前年比で東京圏への転出超過が増加するなど、大変憂慮すべき状況と認識しております。

このため県では人口減少や、そこから生ずる課題に真正面から対応するため、昨年4月に庁内に設置しました富山県人口未来構想本部会議において議論を進めまして、直ちに取り組むべき施策は人口未来構想として取りまとめ、新年度予算に盛り込んだところでございます。

今後こうした施策に重点的に取り組むとともに、全国知事会とも連携して、国に対し東京一極集中の是正に向けた

取組を積極的に提言、要望してまいります。

藤井委員 昨日の人口未来構想本部会議でも、直ちに取組むべきものを取りまとめられるということでありました。非常に幅広い分野にわたるものでありまして、こういったものを横串で議論していく必要があります、それを取りまとめしていく所管部局は大変だろうなとは思いますが、ぜひ頑張ってくださいと思います。

実際に取組を進めていくためには予算が必要なわけですが、その予算については、石破総理になられてから倍増されるということで、「新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）」として2,000億円ぐらい計上するということが今国会で審議されていると承知しています。ただ岸田元総理のときにも、デジタル田園都市国家構想というものが打ち出されまして、そのためのデジタル田園都市国家構想交付金——いわゆるデジ田交付金も創設され、今でもその交付金を活用して事業が行われていると思います。

それで実は、いわゆるデジ田交付金といわれるものと今回の新しい地方経済・生活環境創生交付金の関係性がいまいち分かっていないところがあります。第2世代という言葉があるので単純にデジ田から名称変更しただけという捉え方もあるのですが、この交付金の仕組みやデジ田交付金との違いについて、富士原課長にお伺いしたいと思います。

富士原地方創生・移住交流課長 新しい地方経済・生活環境創生交付金は、国の令和6年度補正予算で1,000億円、令和7年度予算案で2,000億円の合計3,000億円が計上されており、前身のデジタル田園都市国家構想交付金における令和5年度補正予算と令和6年度当初予算の合計1,735億円と比較して、大幅に増額がなされております。

新たな交付金は、事業の構想、企画段階から実施段階に

至るまで、ソフト、ハード両面において幅広い事業経費を対象とし、地方公共団体の自主性と創意工夫による地域独自の取組を後押しする点で前身のデジ田交付金と共通しておりますが、このたびの交付金では、新たに避難所の生活環境改善をはじめとした自治体の防災・減災対策を支援する地域防災緊急整備型のメニューが創設されております。

また、新規の申請事業件数の上限が引き上げられまして、これまで都道府県の場合はソフト事業で通常年間4件まで、施設整備事業は、整備に複数年度を要する施設は5か年の間に1件までだったものが、ソフト事業と施設整備事業と合わせて年10件まで申請が可能となるなど、交付金を活用する機会が大幅に増えたものと認識しております。

藤井委員 単純に名前が変わっただけではなくて、新規の申請事業件数の上限が引き上げられているということについては、私も今初めて認識したところであります。

こういうテクニカルな話は私もまだ不勉強な部分が多いのですが、ぜひ国からのこういった交付金を活用しながら、前向きに地方創生というか人口減少社会の中での地方の打ち手というものをぜひ打っていただければと思います。これは地方創生局だけではなくて県全体の問題ではありますけれども、よろしく願いいたします。

続きまして、富山空港の混合型コンセッションについてお伺いしたいと思います。

こちらについては、とても大きな一歩だと思っております。公共単独で1馬力でやっていたものから、公共と民間の2馬力になっていくわけでありましてけれども、この取組については、どれくらいの事業者の人に富山空港に興味を持ってもらえるのだろうかとか、民間にとって魅力的なものなのかどうかというところがあると思います。

それで山崎課長を含めて皆さん一生懸命頑張ってください。

たものだと思っておりますが、2月10日に特定運営事業等の募集要項が公表されて、14日にはオンライン説明会が実施されたということで、この反響が非常に気になるところです。説明会への参加企業数や顔ぶれなど、今公表できる範囲で結構ですので、山崎航空政策課長にお伺いしたいと思います。

山崎航空政策課長 今月10日に富山空港特定運営事業等募集要項等を公表いたしまして、公募を開始いたしました。委員から御指摘ございましたとおり、14日にはオンラインで説明会を実施しました。その説明会には、県内外から20事業者、41名の方々に御参加いただいております。

藤井委員 20事業者、41名ということで、すごく安心しましたというか、すごいなと思えました。もちろん事業者は誰ということまではお聞きできないとは思っておりますけれども、非常に期待できる数字、前向きに捉えていい数字なのではないかと個人的には思います。

そして、それはある程度魅力的な募集要項だったということの裏返しなのかなとも思いますが、先ほど御説明も頂いた募集要項によると、県の10年間の負担上限額が更新投資で70億8,800万円、運営費用で34億円ということで、決して小さくはない県の負担金ということになると思います。

和歌山県の南紀白浜空港が2019年4月から同じようなコンセッション方式を導入して民間で運営されておりますけれども、そのときには、県が10年間で24億5,000万円のサービス購入料を支払う、要は県の負担額が24億5,000万円だったそうです。たしか公募したときは34億円ほどだったそうですが、最終的な提案が24億5,000万円という形になったと。

こういった県側の負担金上限の算出根拠について、大変細かい話で難しい話だとは思っておりますけれども、分かりや

すく山崎課長にお伺いできればと思っております。

山崎航空政策課長 更新投資に係る富山県の費用負担ということですが、こちらは令和4年度に県が策定しました今後10年間に見込まれる更新投資の計画に基づきまして、そこで想定される事業費を積み上げますとともに、昨今の物価高騰の状況なども踏まえて、県の負担上限額を御紹介のありましたとおり70億8,800万円ということで設定しております。こちらのほうが更新投資の部分でございまして、運営につきましては、今回導入を進めているものは混合型コンセッションということで、御案内のとおり県が費用の一部を負担するというので、和歌山県の南紀白浜空港と同様に、事業者に対して運営権設定に係る対価の支払いは求めない。その点では和歌山県と一緒にございます。

他方で、運営にかかります県の負担上限額につきましては、過去の富山空港の運営における収支実績等を考慮の上、さらには現行制度を継続した場合の県の費用を上回らないということを考えまして、34億円と設定しております。

現在事業者の公募手続を進めているところですが、混合型コンセッションの導入によりまして、民間のアイデア、ノウハウを生かした空港運営を行うことで、空港の利用促進や魅力向上はもとより、空港周辺を含む地域の活性化やにぎわい創出を図ることを目指してまいりたいと思っております。

藤井委員 更新投資のところですがけれども、労務費や建設単価、資材費のいわゆる値上げが含まれているという理解ででしょうか。それがどれくらいの見込みで組まれているのかというのを教えていただけますでしょうか。

山崎航空政策課長 算出過程が細部にわたっており、積算内容の詳細な部分についてはこの場に持ち合わせていないのですが、考え方等を少し詳細に御説明しますと、更新投資

についての県の負担金上限額70億8,800万円の設定に当たり基礎としているというのが、先ほど申し上げました今後見込まれる更新投資の計画ということで、その更新投資の計画には、主な内容としまして、現在も実施中で継続して必要となる滑走路の舗装補修、航空灯火のLED化、電源設備の更新などを見込んでおります。その中には、御指摘のありましたとおり、10年間という事業期間ということも踏まえまして、一定の物価上昇等を見込んでおります。

藤井委員 何%見込んでいますとまではなかなか今の段階では言えないのかもしれませんが、この物価上昇も読みにくいところがあるなと思っておりまして、ここに民間の企業努力等が見込めるということで、恐らく70.88億円と積算されたのだらうと思っております。

南紀白浜空港の2023年度の乗降客数ランキングは54位で23万人、富山空港が今全国で49位、37万人ということで、結構肉薄されていますが、昔はダブルスコア以上に富山空港のほうが乗降客数は多かったのですけれども、これは当然海外便がまだ運行できていないということで、ポテンシャルとしては富山空港のほうが南紀白浜空港よりも圧倒的にあると私も踏んでおりますので、ぜひともこちらのほうはよい形で決着されることを願っております。

私どももまたしっかり頑張ってまいりますので、よろしく願いいたします。

岡崎委員 私からは、富山地方鉄道の再構築について5問質問してまいりたいと思っております。

先日開催された地域公共交通対策特別委員会には私も出席しておりまして、ちょっと極端なお話も出ておりましたが、私も調査しながら質疑をしてまいりたいなと思ったわけでございます。

現在、人口減少そしてエネルギー価格高騰によって交通

事業者は本当に経営難に陥っていると言えると思います。富山地方鉄道は歴史的に県民の足をしっかり守ってきた企業であることは疑いのない事実でありますし、もちろん経営努力は継続していかなくてはなりません。県民の移動手段としてしっかりと役割を果たしてきていることを評価しながら、持続性をどのように確保していくのか、そのためにどのような支援が必要なのかを明らかにし、すぐに必要な支援を行うとともに、中長期的な視点を持って意見交換を行っていくということが現在求められていると認識をしているところでございます。

重要なことは、沿線市町村と県が利用者の声を捉えながら事業者とともに一緒に考えていく、こういうことで経営していかなければいけないのではないかと思います。

現在、富山地方鉄道は資産を売却したり、人件費削減、これは昔から行っておられるそうで、2001年には賃金カット10%を行い、当時の平均収入で200万円くらいダウンするという大変大きなこともやってこられたとお聞きしております。さらに、中古車両の導入やサービス向上ということで、e c o m y c a 割引やゴールドパスなどによる利用者増を図るなど、厳しい経営状況の中で経営努力を実施されてきておられます。

しかし、人口減少による利用者減もあるのですが、特にこの間の物価高、エネルギー価格高騰による必要な物資の値上がりということで、数値もお示しいただきながらお聞きしていたわけですが、維持管理費用の増加は大変著しいものがあるということです。

富山地方鉄道は、あいの風とやま鉄道のような都市間公共交通と違って地域に根差した地域間交通といえると思います。駅の数も非常に細やかに設定されている。したがって、列車が発車、停車することが多く、この負荷が列車に

かかると。電力消費が多いわけです。また立山駅は標高500メートルくらいにありますので、そうした勾配を駆け上がることで電力消費量が大変高まるという性格があるのだということもお聞きをしたわけでございます。

富山地方鉄道は経営努力を行っているにもかかわらず、人口減少による利用者減と、今ほど言いましたような維持管理費の増加によって現在の厳しい経営環境に置かれている状況にあると考えているのですが、こういう状況を県ではどのように捉えられているのか、その認識について、板屋広域交通・新幹線政策課長にお聞きいたします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線につきましては、今ほど委員から御紹介があったとおり、これまでも運営の効率化に努められてきました。ところが、過去10年間を見ても営業赤字が継続している状況でございます。営業赤字が続く厳しい経営環境の下、線路等の鉄道インフラの老朽化が進んだことなどを踏まえ、県では市町村と協議の上、令和5年度から事業者の負担を求めず、鉄道線の安全性や快適性の向上を計画的に進めているところでございます。

また、先ほどもお話にありましたが、こうした状況に加えまして、燃料や資材費の高騰の影響を大きく受けていることから、今月5日に開催した検討会では、令和7年度に物価高騰に対し、県と沿線7市町村で約2億円を支援することが了承されているところでございます。

岡崎委員 この2億円の支援について話をしたいと思います。

地域交通事業者というのは、県民の移動を守るという使命感から採算の取れない運行を継続しなくてはいけない、そういう役割があると。したがって、赤字でもやるべき業務という信念でやってきたというところがあると私は思っています。

本来なら、民間企業ですから不採算部門はやめて利益が出る事業に邁進すべきということがあってもいいと思うのですが、極めて公共性が強い部門を請け負う企業であって、経営努力で何とかなるといふもので簡単にくくることができない現実があると思います。そういう中で、今ほど課長からもおっしゃっていただいたような非常に厳しい経営環境がありますし、全国でも、多くの交通事業者が廃線や第三セクターによる運行に移行が進んでいると見ています。

富山地方鉄道は民間事業者の中において、全国一の営業距離である93.2キロの鉄道であるわけですが、その中で7億円近い赤字が出ています。そこで直面する対策と中長期的にサービスをどのように持続するかということが問われているのだと思います。

そこで、検討会で様々な議論がなされているところですが、富山地方鉄道の現状のサービスを維持するための対策について、今ほどもおっしゃっていただいたわけですが、加えて、県としての所見を課長にお伺いしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今月5日に開催されました第2回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会では、富山地方鉄道の厳しい経営状況を踏まえた対策についても意見が交わされており、例えば、滑川市長からは、地鉄の経営状況を考えると、物価高騰支援には応分の負担をする、分科会を設けて中長期的な課題に対してスピード感を持って対応していかないといけないと御発言があったところです。

また、この検討会の会長であります富山市長からは、各委員の意見を踏まえ、富山地方鉄道の鉄道線は何とか存続させていきたいということは、一致した意見であるというのが前提だと思ふと発言されております。

こうした議論を踏まえまして、検討会では、令和7年春

ダイヤにおいて、住民の皆さんへの影響が少なくなるよう短期的な支援策としまして、先ほども申しあげました物価高騰部分に対して約2億円の支援を行うことが了承されました。

また、2つの分科会を設けまして、中長期的な運行の在り方について検討することも了承されております。

県としましては、この分科会に参画しまして、関係市町村や事業者とともに議論が進むよう努めてまいりたいと考えております。

岡崎委員 やみくもに2億円の支援というものが決まったわけではないと私も感じているところです。沿線市町村の皆さんで協議をされて、物価高は不可抗力だということで、恐らく一定の数字が示されて、この分は負担せざるを得ないという認識が広がったのだらうと思います。

中長期的なものを放置していくと、地鉄の赤字は放置をされたままになっていくという面もあり、恐らく滑川市長の先ほどスピード感を持ってという言葉がそれに対応する対策として集約されているのだらうと思います。

一方で、富山地方鉄道からは、赤字経営から脱却するために提案もあったようです。日中の減便という話もクロージアアップされているわけですが、すべからく減便をするのではなくて、今1時間に1本走っている路線を2時間に1本にすると。これは減便だけれども、そのなくなる1時間の1本を沿線市町村でカバーすることもできるのではないかという提案がなされているわけです。

県も地域交通戦略の中で、「交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの『投資』により実現する」と転換を図ったわけです。

この富山地方鉄道が運行しない時間帯について沿線自治

体で運行を行う投資を促すという提案に対しては、沿線自治体は、そこまではちょっとどうなのかなということで、少し腰が引けたということになっていると思いますが、私は県の地域交通戦略に沿った提案であると考えます。そのことについて、課長の所見をお願いしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線は赤字が格段に大きいことから、非公開の実務者会議の場で、自治体に対し燃料や資材費高騰に係る支援として約2億円、それと、自治体が経費を負担する運行委託費として約3億円を合わせ、計5億円の負担の求めがあったところでございます。

運行委託の具体的な内容については検討のプロセスとして示されているものでございまして、ここで細かく申し上げることは控えたいと思います。

この5億円の負担につきまして、今月5日に開催された検討会では、先ほども申し上げているとおり、県と沿線市町村で協議した結果、令和7年春ダイヤの見直しにおいて、住民の皆さんへの影響が少なくなるよう、この物価高騰部分に対しましては約2億円の支援を行うことが決まったところでございます。

今ほど委員からありました富山県地域交通戦略では、自治体、県、市町村の主な役割として、交通事業者の経営の範囲を超えるもののその地域が必要と考えるサービスレベルの確保、向上について、地域の当事者として自らの投資により実現するとしております。市町村に対しては、地域交通戦略の内容を県からも説明してきているところでありまして、今般の富山地方鉄道の求めについては、沿線市町村と話し合い、検討会において検討したという経緯がございました。

地域交通戦略会議には、交通事業者として富山地方鉄道

さんも参加されておりました、富山地方鉄道さんとしては、地域交通戦略を踏まえて提案されたものと考えております。

岡崎委員 沿線市町村の皆さんにとって、恐らくこの赤字は寝耳に水に近いような大きさだったのではないかと思っておりますし、その中において、スピード感を持ってやっていかななくてはいけないというのは分かるのですが、一方で、このタイトな中で、利用実態でありますとか、実際に利用している市町村の皆さんの声が十分聞き取れていないということがあるのではないかということをお私心配しております。

滑川市長さんについても、スピード感を持ってやっていかななくてはいけないけれども、一方では市民の声をしっかり受け止めていかない判断ができないともおっしゃられたと聞いております。

やはりこの辺はスピード感を持ちつつも丁寧に進めていく必要があると思っておりますので、ぜひまたよろしくお願ひしたいと思ひます。

次の質問ですが、分科会は引き続き、今度は路線別に行われると聞いております。

県民の足を守るために、当然的確なアドバイスをしたいかと思うのですが、どのようなデータを示してどのような論議を行っていかうとしているのか、課長のお話を聞きたいと思ひます。

今ほどあったとおり、地方鉄道の提案については戦略に沿った内容であるとお答えいただいているので、そういうことも含めて議論をしていただきたいなと思ひておりました所見を頂ければと思ひます。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今月5日の検討会では、路線、区間ごとに関わる市町村や抱えている施設など、課題が異なることから、2つの分科会を設けることが了承され

たところでございます。この2つの分科会とは、本線の上市宇奈月間の分科会、それともう1つが立山線、不二越上滝線の分科会となっております。

この分科会では、令和8年度以降の対応を含めた中長期的な在り方について検討することになります。また、第2回の検討会の場で知事からは、分科会では印象ではなく通勤や通学、観光の利用などのデータに基づいて議論を進めるべきと発言されております。この具体的なデータや論点の整理は、今後分科会の構成メンバーで協議していくこととなりますが、分科会には、富山地方鉄道さんにも加わっていただくことにしております。

県としては、関係の市町村や事業者とともにデータに基づいて議論が進むよう努めてまいります。

岡崎委員 データは事業者から提出されるものと理解したいと思っておりますが、現実の乗降状態などを含めて、利用者の立場に立った議論をしていただきたいと思っております。また一方で、事業者から提案されておりますが、県の戦略会議の中で決められた非常に有効な手段でありますので、そういうことも含めてぜひ議論をしていただきたいと思っております。

最後になります。

中長期の話として、いわゆるみなし上下分離方式がこの委員会でも議論になったことがあると思っておりますけれども、令和5年10月から地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律、いわゆる交通再生法が施行されております。

これは今まで何回も質疑の中で言ってきたとおり、疲弊して経営が困難になる鉄道サービスを維持するために鉄道を公共のものと捉えると。したがって、民間だろうが何だろうが要は道路と同じだと、このように捉え直したところ

がこの交通再生法の一番大きなところだったのではないかなと思っています。

こうした中で、これまで道路や港湾とかに使われてきた社会資本整備交付金が使用可能になり、さらに鉄路に当たる資産を取得することなく、支援が可能なみなし上下分離方式についても活用の範囲となったということで、お隣石川県の北陸鉄道では、この再構築事業が採択されて今進められていると思っています。

その当時に議会で質疑したとき、単純試算で600億円ほどかかるぞという答弁がありました。大変センセーショナルな数字で、そんなに多額の費用がかかるのかということであったのですが、しかし、精査してみれば、もう少し下がる可能性もあると思いますし、今後の進展によっては、みなし上下分離方式が活用可能なことも議論の中では行われてくるのではないかと想像しているわけでございます。

そこで、現在の経営状況に着目した議論とともに、富山地方鉄道の持続性を確保するための仕組みを検討しておくことも重要であると思いますが、所見をお願いしたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 昨年11月に開催されました第1回の検討会では、当面の支援といった短期的な議論と今後の在り方といった中長期的な議論を分けて行っていくこととなりました。また、今年5日に開催された第2回検討会では、2つの分科会を設け、中長期の運行の在り方を検討することが了承されております。

委員御指摘の運行の在り方に関する検討については、今後分科会において議論していくこととなります。現在の経営状況に着目した議論としては、令和8年度以降の対応が考えられます。また、持続性を確保することは重要でありまして、あいの風とやま鉄道との並行区間とか、橋梁とか

の鉄道施設、そういったものの中長期的な議論も行うことになります。

県としては、分科会に参画しまして、関係市町村や事業者とともに議論が進むよう努めてまいります。

岡崎委員 最後に橋梁とかいろいろなことが出てきましたけれども、そんなところが見えてくると、ではどうやって持続させるのかという話になっていくのだろうと思います。

今の鉄道事業者をめぐる情勢からすると、支えてあげなければ、とてもじゃないけれどももたないということですし、それはイコール県民の移動サービスを低下させたり、あるいは失うことにもなりかねないので、こういうところもしっかりと議論していただきたいと考えております。

今まさに沿線市町村で議論している中で、県がこのようにやると答えることは大変だろうと想像しつつも、幾つかちょっと答えにくいことを質問させていただきました。今後の検討会における県の役割を重視して、ぜひいい方向に向かうように期待しながら質疑を終わります。

井上委員 冒頭に交通政策局から報告を頂きましたし、先ほど嶋川委員からも質問がありましたけれども、2月15日に行われたバスでつながる交流イベントについてです。

女性50人限定ということだったので参加はできなかったのですが、映画「つぎとまります」主演の秋田汐梨さんが来られて、そして、参加された方からも非常にいいイベントだったという話をお伺いしまして、言い出しっぺの私としましては、上映実現に御尽力いただきました田中交通政策局長はじめ交通政策局の皆さんには本当に感謝しております。本当にありがとうございます。この映画がきっかけになって、県内で1人でも多くの女性のバス運転手さんが生まれることを心から願うわけであります。

それに関連して1点だけ教えてほしいのですが、3月9日に上映会が予定されているはずですが、その上映会の案内を見ますと「先着60名限定」と、たしかになっていたと思います。現在の応募状況がどうなっているかという点を教えてください。

それと、運転手確保のためには県だけが頑張っているだけでもダメで、バス事業者の皆さんといかに連携してやっていくかということが大事だと思っています。

先ほどの有田課長の話だと、情報は共有するという話でございましたが、お互い力を合わせて運転手確保に努力していくことが大事だと思っていますので、今後の連携の仕方についてどうお考えか有田課長にお伺いしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 3月9日に映画「つぎとまります」の上映会を改めて開催する予定でございます。定員60名ということで、先着順となっております。今手元に数字がないのですが、まだ席に空きはございますので、皆様御興味があればよろしくお願いたします。どんどん受け付けておりますということと、あとは席の空き状況さえ許せば、公共交通事業者の皆さんにも入っていただいて、皆さんのモチベーションの高まりにもつながるようなイベントになればいいなと思っています。

担い手の確保、定着に向けた公共交通事業者との連携というお話ですけれども、今年度も実際の取組に当たっては様々事業者の皆さんと連携をしてまいりました。昨年9月の補正予算の中では、バス運転手の確保に向けて全国のバス専門就職イベントという、全国の求職者500名くらいが参加するイベントがあるのですが、そこに県と事業者で連携してブースを出展して、多くの方々に富山県に来ていただいて、バス運転手になっていただくというような呼びか

けもやっております。

そうした事業者と連携した取組というのが大事であると思っておりますし、昨年12月の戦略会議の中では事業者との連携をより進めてほしいといった御意見も会議の中で多数頂いておりますので、それらの御意見を踏まえて、新たな取組についても、事業者との連携ということをしっかり忘れずにやっていきたいと思っております。

井上委員 しっかりと頑張っていたきたいと思えます。

私も3月9日の上映会にすぐ申し込みました。1,300円ですよ、皆さん。普通映画は2,000円くらいするから随分安いと思えますし、まだ空きがあるそうですので、ぜひよろしく願います。

それでは通告しました質問に入ります。

年明け早々ニューヨークタイムズの記事で、富山市をはじめ県内が大いに話題になっていますけれども、今年は富山県が本当に注目される年になればいいなと思えます。

今日はインバウンドの拡大に関連して何点か質問したいと思えます。

J N T O — 日本政府観光局の統計によりますと、訪日外国人旅行者の数が2024年には3,687万人と、コロナ禍前の2019年の3,188万人と比べると約500万人増加して過去最高になったという報道がありました。

そこで、まず確認しておきたいのですが、本県における訪日外国人旅行者の数は、近年どのように推移してきているのかという点と、今後どのようになっていくと想定されているかという点、そして、その課題と対応について加藤国際観光課長にお伺いしたいと思えます。

加藤国際観光課長 観光庁の宿泊旅行統計調査によりますと、令和5年の本県の訪日外国人旅行者の延べ宿泊者数は23万6,000人となり、過去最高を記録しました令和元年の35万

8,000人の約7割まで回復してきております。しかしながら、東京、京都、大阪などの大都市圏に比べ、地方への誘客については今後さらに伸びるポテンシャルがあると考えております。

一方、現在伸びていない課題としましては、今年度の欧州、インド等での海外プロモーションや旅行会社訪問等を踏まえますと、本県の認知度がまだまだ不足していることが挙げられます。

県では、インバウンド誘客に向けた戦略的なプロモーションとして、東アジア、東南アジアからのリピーター客の取り込み、欧米豪市場など新規市場の開拓、個人旅行者への効果的な情報発信等を実施するとともに、高付加価値旅行者のニーズを満たす観光コンテンツや人材、ランドオペレーターの育成に現在取り組んでいるところでございます。

今後、県として、これまで以上にJNTOや現地旅行会社等と連携を密にし、富山の観光情報を積極的に伝え、認知度向上を図るとともに、さらなる本県への誘客、滞在に向け、高付加価値旅行者向け宿泊施設の誘致など、本県を訪れる皆様に満足いただける受入れ環境整備にも取り組んでまいりたいと考えております。

井上委員 確認です。

今外国人の宿泊者数とおっしゃいましたけれども、県が発表しておられる観光客入込数等という調査——そこには立山黒部アルペンルートの外国人観光客数や黒部峡谷鉄道の外国人観光客数が参考に掲載されているのですが、いずれも外国人の観光客数になっているのですね。

比較で県に何人の観光客がいらっしゃるかと聞いたら、宿泊者数でお答えになりました。観光客数といえば、当然宿泊を伴わない観光客の皆さんのカウントだと思いますし、実態に近いのは観光客数のカウントだと思いますけれども、

もちろん1人で何か所も行かれるわけで、それを全部合わせて県の観光客数というのが正しいかどうか分からないですが、観光客の方もいらっしゃる、日本に定住していらっしゃる外国人の方もいらっしゃいます。そういった方の実態を把握するのは、私自身、調べていて本当にこれは難しいなと思いました。

統計というのはそういうものだとは思いますが、富山県は今おっしゃったように、富山県への観光客といったら外国人の宿泊者数を指標にしていらっしゃるけれども、これは各都道府県で共通なのではないでしょうか。それとも富山県独自でこの宿泊者数を使っているのでしょうか。その辺どうですか。

加藤国際観光課長 観光庁が調査しておりまして、全国共通の基準によって調べております。

井上委員 統一しないと比較になりませんもんね。またしつかりとよろしくお願いします。

次の質問です。

外国人旅行者が日本に来て困ることベスト5やベスト10など、いろいろな民間調査がございます。5年前にトップだったのは、無料公衆無線LANです。いわゆるフリーWi-Fiがないというのが一番の困り事の中にありました。しかしながら、5年間で随分とフリーWi-Fiが普及してきたと聞いています。特にホテルや飲食店などで一般的になりまして、簡単にインターネットに接続することができるようになりました。本当に利便性の向上に大きく貢献していると思います。しかしながら、富山も含めて地方ではまだまだ十分に普及しているとまでは言えないのではないかと気がしております。

そこで確認ですが、富山県内におけるフリーWi-Fiの整備状況について伺いますのと、今後の整備方針、そ

して市町村や民間事業者へどのように働きかけていかれるのか中川観光戦略課長にお伺いしたいと思います。

中川観光戦略課長 県では、県内市町村や通信事業者、観光関係団体、交通事業者等を構成員といたしましたTOYAMA Free Wi-Fi整備推進協議会を設立し、官民が連携して外国人観光客等がストレスなく無料で利用できる公衆無線LAN TOYAMA Free Wi-Fiの整備を推進してきたところです。

整備状況につきましては、約5年前の平成30年度は149か所でしたが、令和5年度は194か所と着実に増加してきております。加えて、宿泊施設や観光施設など個々の事業者におけるWi-Fi環境整備など、受入れ環境の整備に関しましては、国のインバウンド受入れ環境整備高度化事業ですとか、県の持続可能な観光地域づくり支援事業費補助金を活用して積極的に支援を行ってきたところです。

観光地におけるWi-Fi環境は、旅行者の利便性を高める基本的なインフラでございますし、委員御指摘のとおり、外国人旅行者からのニーズも高く、また、緊急時に情報を受発信できる通信手段でもあります。今後とも国や市町村、関係事業者と連携しながら、整備の拡大に取り組んでまいりたいと考えています。

井上委員 平成30年の149か所から令和5年度には194か所ということで、着実に、徐々に進んでいることが分かりました。

実は先日、御存じかと思いますが、旧細入村でこんな話を聞いてきました。

楡原駅の近くに小さなラーメン屋があります。楡原でラーメン屋といったら少ないからすぐ分かると思うのですが、10人もお客さんが入れないような小さなラーメン屋、けれども、おいしいんです。有名な店で70代後半くらいのおば

ちゃん1人でやっていらっしゃる店ですけれども、そこへ外国人が10人ほど来店された。おばちゃんはびっくりして、その日たまたま誰もお客さんがいなくて、言葉が全く通じない。スマホでラーメンと昆布のおにぎりの写真を見せて、これをくれと言っていたらしいです。おばちゃんは、サンキューとオーケーくらいの英語は分かるから、オーケーとサンキューで会話したということで、お客さんは食べ終わって満足して帰られたらしいです。しかし、おばちゃんが言うには、どうしてうちの店が分かったのかとか、これからどこへ行くのか、どこで今日泊まるのかというような話をもっとしたかったと言っておられました。私は、おばちゃんに無料のアプリもありますよということをお話したけれども、そんなもの使えるわけがないということで、今日の質問なのですが、おばちゃんに機械を持っていただきたいと思っています。

小さな一般商店や小売店などにも外国語の自動翻訳機の端末機を普及させることが私は必要ではないかと思っています。

それで、何か県の支援がないのかなということをお聞きしたいと思いますし、また、今後インバウンドが拡大していく中でそんな要望も出てくると思うのですが、どのように対応していかれるのか課長にお伺いしたいと思います。

中川 観光戦略課長 県では今ほどお答えいたしました持続可能な観光地域づくり支援事業費補助金におきまして、インバウンドに対応した受入れ環境整備の中で、外国語翻訳端末機の導入についても活用できることとしております。最近では、五箇山合掌づくりですとか、宿泊施設でこの翻訳機を導入した例がございます。

一方、委員から今ほど御紹介がありましたように、近年

の技術の進歩には目覚ましいものがありまして、スマートフォンの翻訳アプリを使うという方法もございます。意思疎通といたしますか、コミュニケーションというのは非常に大事かと思えますし、今後とも旅行者さんですとか、事業者の具体的なニーズに応じて、市町村さんとも連携し、きめ細かな支援を行ってまいりたいと考えております。

井上委員 今御紹介があった持続可能な観光地域づくり支援事業費補助金というのは、一般小売店というか、小さな商店でも使えるものなのでしょうか。

中川観光戦略課長 今予算要求をしておりますして、議決されましたら、新年度予算には盛り込まれていくものと考えています。

井上委員 しっかりおばちゃんに伝えたいと思います。

鹿熊委員 新田知事は、昨年11月議会の予算特別委員会の瀬川議員への答弁の中で、4年間の途中で出生率はベンチマークにしないと決断し、これまで県民希望出生率に向けて、合計特殊出生率を上げる努力をしてきたが、政策目標から外すことにかじを切っているということをお理解願いたいという答弁をされました。

いっどどのような場面でそのような決定をされたのかなと思いつつも、もともと私も、出生率というものを目標にするのはいかがなものかなと思っておりました。やはり自由な意思、価値観がそれぞれあるわけですから、出生率の目標を掲げて県民の皆さんがそれに向かって取り組もうというようなことではないだろうと思っておりました。ただ、現実に富山県においては、この地方創生局が所管するところでは、例えば人口ビジョンとか、それから、とやま未来創生戦略においては、その出生率というものを一つの目標にしてきているということもありますので、そこの関係性をどうしていくのかなということと同時に思ったわけで

す。

そこでまず確認ですが、現在策定中だと理解しておりますが、新たな人口ビジョンは、新たな総合計画策定の中で議論、検討を進めて策定する前提でよろしいですね。

富士原地方創生・移住交流課長 おっしゃるとおりです。

鹿熊委員 分かりました。それを前提に質問します。

現人口ビジョンは、2030年に県民希望出生率1.9を達成し、2040年に2.07を達成すると設定し、さらに社会増減については目標値を設定し、2060年に総人口80.6万人を維持することを目指して諸施策を推進するとなっているわけです。現人口ビジョンは単なる人口の将来推計とは違うのですよね。目標値として80.6万人を維持する。そのためには、今言いましたような出生率を一つのベンチマークとして設定していると。

そこで質問ですけれども、出生率を政策目標から外すと知事が決断されたとすれば、そういった自然増減の将来見通しをどのようにして行って、新たな人口ビジョンを策定するのでしょうか。

富士原地方創生・移住交流課長 御指摘のとおり、平成27年に策定いたしました富山県人口ビジョンでは、2060年に総人口80.6万人を目指すとしております。この80.6万人という数字は、自然増減に関しては、合計特殊出生率が2030年には策定時の県民希望出生率と同じ1.9になり、2040年には人口置換水準の2.07になる。そして、社会増減では、2020年に若者世代の社会移動が均衡するという前提で推計いたしまして、それを目標としたものでございます。

他方、合計特殊出生率は、若年世代が転出超過となっている地域におきましては、未婚女性の転出が多いほど、その数値が上昇する要因となるなど、必ずしも正確に少子化の状況を図る指標とは言えない面がありまして、中長期的

な政策目標として用いるには、課題があると考えております。

県では、令和5年12月の社人研の将来人口推計と平成27年の今ほど言いました富山県人口ビジョンの推計が、2050年で約10万人の乖離が生じていることも踏まえまして、昨日、富山県人口未来構想を取りまとめました。この構想における将来人口の見通しのうち、自然増減につきましては、社人研の推計に準拠いたしまして、社会増減につきましては、2030年に若者の社会移動が均衡するとして試算したパターンが人口減少を最も抑えたものとなっております。

今後この見通しを軸に、総合計画の策定の中で幅広い県民の御意見をお伺いし、今後目指す人口展望についても検討されるものと承知いたしております。

鹿熊委員 取りまとめられた人口未来構想は推計値として示されただけですよね。人口ビジョンはそうではなくて、何年にこれだけの人口を目標にしようということ、それに沿って遡ってこうしようと。

現在の人口ビジョンは出生率も目標として設定されているという理解をしています。今ほど言われた合計特殊出生率の誤解を与える部分があるという性格も分かりますし、先ほど言いましたように、そもそもそういったものを目標にするということはどうなのかなと思っていたところ、それを外すとおっしゃったのでそれは良かったと思うのですが、そうなってくると、今の人口ビジョンのままではできないのではないかなと。1つのケースに固定できず、一定のケースの場合を仮定して、何万人から何万人の人口を目指そうというような幅のあるものになるのではないかなと私は理解しています。

それで、これに関連してもう1つお聞きしたいと思えます。

昨年12月に第2期とやま未来創生戦略が改定されましたが、その基本目標の1番に、自然減に歯止めをかけることありまして、その数値目標として県民希望出生率1.9を目指すと書いてあるのです。これについて知事の出生率を政策目標から外すとかじを切っていると明確に言われたこととどう関係してくるのかなと思っております。

御答弁を頂きたいと思えます。

田中地方創生局長 御質問いただきましたとやま未来創生戦略でございますけれども、現在第2期ということで、令和2年に策定をしております。確かに昨年12月に改定を行っているのですが、大きな目標みたいなものはそのままになっておりまして、細かい時点修正などをしたところでございます。

令和2年に策定いたしました第2期とやま未来創生戦略におきましては、4つの基本目標がありまして、このうち基本目標1の「結婚、出産、子育ての願いが叶う環境整備」につきましては、今御指摘いただきましたとおり、県民希望出生率1.9を目指し、出生率を引き上げるという目標を掲げているところでございます。

しかしながら、先ほども申し上げましたとおり、希望出生率の達成の度合いを合計特殊出生率で図ることは、若年世代が転出超過となっている地域では、未婚女性の転出によって出生率が上昇要因となるなど、合計特殊出生率によって少子化の状況を図ることが困難な面もありますので、合計特殊出生率を引き上げることが今後、政策目標からは外すことにいたしました。

そのため、現在第2期とやま未来創生戦略の後継戦略については、新たな総合計画と一体のものとして策定することとし、新たな総合計画の策定について議論を行っているところでございます。

新たな総合計画の策定後、この現行のとやま未来創生戦略は廃止されることとなりますので、新たな政策目標につきまして、総合計画の策定過程の中で議論されているものと考えております。

一方で、今第2期とやま未来創生戦略があるじゃないかということだと思っておりますけれども、それにおける出生率を用いた数値目標という趣旨につきましては、県民の皆さんが希望どおり出産や子育てができる環境を整備していくというものでございますので、今般取りまとめた人口未来構想にもありますとおり、様々な外部要因によって結婚や出産をあきらめることがないように、施策を県庁一丸となつて引き続き取り組んでいきたいと考えているところでございます。

鹿熊委員 一応、私の頭も整理できました。ありがとうございます。

次に、富山地方鉄道について質問いたします。

先ほど岡崎委員も富山地方鉄道について質問しておられましたが、この問題の本質ではないかと思う部分もあって、非常に勉強にもなりました。それと共通する考え方のところもありまして、補足的な質問になるかもしれませんが、よろしくお願いします。

最初に、これも新田知事が2月12日の定例記者会見で、富山地方鉄道に合計5億円を支援すると表明されました。内訳は物価高騰支援費で2億円、地鉄安全性快適性向上事業で3億円、合計5億円でこの支援は大きな金額であり、地鉄側はしっかりと受け止めて、より一層の経営努力や効率化、それに収入の確保に取り組んでもらいたいと述べたとのことですが、地鉄には残念ながら、施設更新とか増便等の体力があるとは思えません。そうすると、あとは運賃値上げとか減便とか区間廃止ぐらいしかないのでは

ないかなと思っておりますが、見解を板屋課長に聞きたいと思えます。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線につきましては、運営の効率化に努められてきておりますが、先ほども申し上げましたが10年間を見ても営業赤字が継続している状況でございます。

県では、以前から市町村と連携しまして、レールや枕木等の更新を支援してきましたが、営業赤字の継続に伴い、線路等の鉄道インフラの老朽化が進んでおりました。このため、計画的に整備を進めるべきと考え、市町村と協議の上、令和5年度からは事業者の負担を求めずに鉄道の安全性、快適性の向上を進めていくことにしたところでございます。

こうした支援の強化にもかかわらず、令和5年度の収支差は約7億3,000万円となっております、令和4年度の約5億4,000万円と比べましても約1億9,000万円拡大しているという状況でございます。

先ほども申し上げているとおり、2月5日に開催されました第2回富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会では、市町村とも話し合った結果、住民への影響が少なくなるよう、安全性、快適性の3億円に加え、物価高騰分に対して約2億円を沿線市町村と県で上乘せ支援することが了承されております。

富山地方鉄道には、知事から申し上げているとおり5億円の支援をしっかりと受け止めていただき、一層の経営努力、効率化、収入確保などに努めていただきたいと考えております。

鹿熊委員 答えておられないですね。

知事のおっしゃった経営努力や効率化、収入の確保に取り組んでもらいたいというのは、どのようなことを念頭に

言っておられるのかということなのです。これを聞いた地鉄はどうすればいいのでしょうかということ。

板屋広域交通・新幹線政策課長 令和5年度決算では、今ほど申し上げたとおり、収支差が拡大して営業赤字は約7億3,000万円となっているということです。この営業赤字の要因につきましては物価高騰の影響ももちろんあるかなと思います。ただ、この7億3,000万円という大きな収支差を考えた場合に、赤字要因はそれ以外にも考えられるのではないかなと思っておりますが、その辺については、経営のことをございますので、富山地方鉄道さんでいろいろ分析されていることとは思いますが、具体的な経営努力の方法につきましては、行政の立場からは発言を控えたいと思っております。

鹿熊委員 発言を控えたいと言いながら、このような趣旨のことを知事は地鉄に向かって言っておられるわけで、地鉄からすると、何をすればいいのか、これ以上何ができますかと多分思って受け止めておられるだけではないかなと、そう思うのですね。

そこで、次の質問に入りますが、県は地鉄の路線網が安全で持続可能であることが県東部のみならず、県全体の活性化になるとの認識に立ち、あり方検討会の中で公共サービスとしての投資の議論、それから企業や住民を巻き込んだまちづくりの議論、観光振興の議論などをリードし、早期に合意形成の着地点を見出すようにする必要があると考えるが見解を問うといったことを田中交通政策局長にお聞きしたいのですが、このままでは少し抽象論過ぎるので、この範囲内でちょっと因数分解して質問したいと思えます。

まず、地鉄が示した自社で安定して運行できる範囲、本線で言えば電鉄富山駅から上市駅まで、立山線で言えば寺田駅から五百石駅まで、不二越上滝線で言えば、稲荷町駅

から月岡駅まで、この範囲を県はどのように受け止めておられますか。板屋課長に聞きます。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線の在り方につきましては、県も参画した検討会、それから実務者会議も6回ほど開催しまして議論しております。富山地方鉄道さんから御提案があった具体的な中身については、検討過程の話でございますので、それについて言及は差し控えたいと思いますが、今後2つの路線ごと、区間ごとの分科会を富山地方鉄道さんにも参加していただきまして開催することにしております。その分科会の中で、関係市町村、県、事業者とともに検討していくことになるかと思っております。

鹿熊委員 今回の答弁は、この地鉄が示した自社で安定して運行できる範囲について、その妥当性を検討していくということですか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今後の具体的な話については、分科会はこれから開催することでございますので、分科会の構成メンバーで富山地方鉄道の令和8年度以降の対応も含め、中長期的な在り方を議論していくことになるかと思っております。

鹿熊委員 確認ですが、両方の分科会に県は入っておられますか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今回新たに設置することが決まりましたこの2つの分科会には、県も参画することにしております。

鹿熊委員 令和8年度以降の支援について検討していくということでもありますけれども、私は、その県の支援にもやはり限界があると思います。いつまでも、幾らでもというわけではないでしょうし、また、地鉄の赤字累積にも限界があるだろうと思っております。

この協議が長引くかどうか分かりませんが、この協議中にでも、地鉄で言うところの不採算路線、すなわち本線でいえば上市駅から東、立山線でいうと五百石駅から立山駅、不二越上滝線でいえば月岡駅から岩嶺寺駅の不採算路線の廃止申請というのも出てくるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の鉄道線の在り方については、これから2つの分科会で検討していくと申し上げたところでございます。今ほどあった廃止という話につきましては、まだ検討会では議題に上がっているものではございませんし、我々も報道等で地鉄さんのコメントとしては把握しておりますが、正式に表明があったということではございませんので、仮定の話には発言を控えたいと思います。

鹿熊委員 仮定の話はできないということもよく分かりますが、地鉄としてはこの不採算路線をいつまでも抱えているわけにはいかないということで、幾ら支援を頂いても、それにも限界があるだろうと。それから、赤字の累積にも限界があるだろうということで、いつ廃止に踏み切っても不思議ではないのかなと思っております。

地鉄としては地鉄を守っていかなければならない。従業員、家族、株主、そういった民間の論理がありますので、そういうこともあるのではないかなと私は思っているわけです。

仮に本線の上市宇奈月間の廃止や立山線の五百石立山間の廃止ということになれば、それこそ富山県の観光にとって計り知れないダメージになってくると思っておりまして、単に県東部だけの問題ではなくて、県全体の大きな問題にもなってくると思っております。

そもそも県の支援ということでもありますけれども、時間

がどれくらいかかるか分かりませんが、かかればかかるほど、支援をしても赤字が膨らんでいくという中において、いずれ何かしなければいけないということになるならば、結局は地鉄への支援というものが生きないということもあり得るわけです。であるならば、早く県が指導する形で着地点を見出すことが必要ではないかなと私は思っております。

この問題はそもそも、先ほど岡崎委員が触れましたように、富山県地域交通戦略がまさに言っていることをどう理解し具体化していくかということだと思います。岡崎委員の繰り返しになりますけれども、大事なことです。私からも申しますが、これまで地域交通は交通事業者の経営努力の下、事業者として採算性が確保できる範囲においてサービスを維持、確保してきたと。また、自治体等も事業者の採算性確保のための経営努力を側面支援してきたと。しかし、人口減等により交通事業者の経営環境は厳しさを増しており、事業者の経営改善、採算性確保の視点に立てば、利用減に伴うコストカット、サービスの低下を招き、さらなる利用減やサービス低下の悪循環に陥るおそれがある。

「地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する『公共サービス』であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する『投資』・『参画』へと舵を切ることが必要です。」と、この戦略に記してあります。

また、自治体（県・市町村）の主な役割は、「交通事業者の経営の範囲を超えるものの、その地域が必要と考えるサービスレベルの確保・向上について、地域の当事者として自らの『投資』により実現」をしていくと、そういうこともこの戦略に記してあります。まさにこのところの問

題に直面していると私は思っております。

先ほど挙げられた北陸鉄道については、このみなし上下分離方式という再構築によって、大変多額ですが132億円の事業費を要したということです。内訳は線路設備の更新、全編成車両——6編成ですがその車両更新等の設備投資に113億円、それから維持管理費として約19億円ということですが、これら多額の設備投資と維持管理によって、その利便性と安全性を高めて持続可能なものにしていこうとされた。もちろん県民や学生の足、それから観光、地域づくり、環境等々そういった公共的な視点に絡めてそういう判断をしたということでありませう。

まとめますと、そういった観点に立って、不採算路線への支援ということから、公共サービスに対する投資、参画という考え方でもって、県が表に出てしっかりとその議論を先導する。そして、それぞれの役割分担、それから県、市町村の投資額の合意形成を図り、また、国に補助申請をすべきものはして、再構築に向かって進んでいく時期ではないかなと思っておりますが、いかがでしょうか。

田中交通政策局長に伺います。

田中交通政策局長 今日岡崎委員からも鹿熊委員からも、この富山地方鉄道の鉄道線についていろいろ御質問を頂いております。

ちょっとおさらいになりますけれども、この富山地方鉄道の鉄道線については、まさに富山県地域交通戦略が出来た時期である昨年2月に、富山市が先頭に立たれまして、沿線自治体と富山地方鉄道で構成する勉強会の枠組みというのがまず設けられたわけです。その後、その勉強会でいろいろ検討が行われたとありますが、昨年9月に沿線市町村の皆様から、県も検討に入ってくれという要望を受けましたので、その議論の状況なども踏まえまして、鹿熊議

員からもありましたが、県も一步踏み込んでではないですけれども検討会に参画することといたしました。

参画を決めて、富山市とも相談して11月28日に1回目の検討会を立ち上げたのですが、県では要望を受けた段階、要するに9月末の時点から10月以降、沿線7市町村と実務者会議を開催しまして、様々な議論を重ねてまいりました。

そうした議論を経まして、今月5日に開催されました第2回の検討会において短期的支援を決め、また、中長期の在り方ということで、路線ごとに課題がそれぞれ異なることから、7市町村で議論するよりは、本線の分科会と立山線・不二越上滝線分科会の2つの分科会に分けて議論を進めていこうと。そういうことでさらに議論を進めてきたということでございます。

では県としてこれからどうするんだという御質問ですけれども、今までもいろいろな議論がございましたけれども、検討会に引き続いてこの分科会にも県が参画することにいたしました。また、この分科会では、鉄道事業者である富山地方鉄道も参加いただくことになっております。分科会ということで、路線ごとに分かれますので、より関係する市町村や事業者とともに議論が進むと思っております。今日いろいろ御指摘がありましたけれども、さらに議論が進むように県としても一生懸命努力していきたいと思っております。

鹿熊委員 現時点の県の考え方は分かりました。

1点だけ申し上げたいのは、この地域交通戦略会議の議事録をずっと読んでいましたら、いろいろな議論がある中で、2年以上前の令和4年に、地鉄自身が、路線の持続可能な運行のための在り方について、自らも入ってできるだけ早く協議したいと言っていたと。何とか助けてくれというのではなくて、関係者、市町村、県も交えてぜひ協議し

たいと言っていたわけですから。何度も言っている。2年以上前から再三言っておられますよ。

支援してくれという話ではなくて、今後の在り方について検討を一緒にしませんかと言っているのに、なぜ県も市町村もそれを放置してきたのかと、本当にそう思うわけです。

それに対して、城端線・氷見線については、長い歴史があって検討を続けているのは承知していますが、令和2年の検討会初期から県が、言ってみれば田中局長がトップになって、座長として議論を進めてきておられる。相手がJRだからとか、地鉄だからといった差や違いはあるかもしれないけれども、県全体の公共交通の在り方という観点からすれば私は同じだと思います。ましてそのときはまだ戦略が出来ていない。出来ていないときに県が主導的に座長としてまとめてこられたと。

今回については、戦略が出来た後なのに、逆に後退しているように見えてしまうんだよね。

支援はもうここまでしかできませんからと言っているのだから、あとは路線網をどう持続させ、安定的なものにしていくかという話をする段階だろうと思っております。

議論が始まったばかりだと言われ、また県もそこに入ることにしましたというのではなくて、当然に入って主導的に着地点を見出すべく頑張ってもらいたいとお願ひしたいと思ひます。

田中交通政策局長 城端線・氷見線のお話が出ましたけれども、私は確かに座長でありました。委員から御説明があったとおりですけれども、ちょっと誤解のないように申し上げますと、県が主導的にやったわけではなくて、城端線・氷見線については、かねてから沿線4市を中心に交通事業者、経済団体、自治会など、幅広い関係者からなる協議会

が設置されておりました、利用者数の目標を掲げたり、地元自ら路線をどう活性化しようかという議論が十分に行われてきたと。そういう環境の下でそういう新しいチャレンジをしようということで、私も座長になって進めてきたということがありますので、主導的にやったとおっしゃられましたけれども決してそうではないと。

これは地域交通戦略会議の中にもあるのですけれども、住民の皆さんが自分の地域をどうしていくか、それを考えるということを県も一緒になって後押ししたり、一生懸命引っ張っていく、そんな形で進めてきておりますので、そこは御理解いただきたいと思います。

鹿熊委員 十分に分かっております。だから、長い歴史があると言ったのですが、地鉄のこの問題はそんなに悠長にやられていけないのではないかなと思うものですから、先ほど申しましたように少し踏み込んで、投資額も含めた合意形成に汗をもっと流していただきたいなということを改めて申し上げておきます。

瀧田委員 3月9日の映画上映会予約済みの瀧田です。

私からは、公共交通について質問させていただきたいと思います。

地域公共交通の活性化に向けた取組というものは、県内様々に行われております。その一環といえますか、県ではこれまでノーマイカーウィークというものを年1回、大体2月、3月のこのくらいの時期で実施されておられまして、参加者のアンケートなどから通勤、通学に係る距離や使用燃料、二酸化炭素の使用量の削減について効果が出ているよということで結果を検証もされていて、大変有意義な事業だと思っています。

今年は「電車・バスで行こう！キャンペーン」と事業名を変えて2回行われるということで、1回目は既に昨年10

月21日から11月8日の期間に開催されたわけですが、2回目がちょうどあしたから実施されることになっていると思います。これまでの取組もありますし、今回は2回やられるということで、これまで以上の効果が期待できるのではないかなと思っています。

そこで、今回のキャンペーンについて、これまでとの違いを教えてくださいたいのと、あと富山myroute推進協議会さんと連携して展開しておられるわけですが、せっかく実施されるこの事業の周知をもっと徹底的に行っていかれてもいいのではないかなと思っていますので、キャンペーンの周知に向けた取組と併せて、有田交通戦略企画課長にお伺いいたします。

有田交通戦略企画課長 昨年度までノーマイカーウィークということで、年に一度のペースで利用促進に向けたキャンペーンを実施してきましたが、今年度は「電車・バスで行こう！キャンペーン」というものを新たに実施しているということを御紹介いただきまして、ありがとうございます。

趣旨としては、公共交通の利便性を実際に利用して、体感いただいて、もっと使いたいと自発的に思っていただくことが必要だと思っておりまして、この趣旨にかなったキャンペーンにするという意味で、今年度から新たに「電車・バスで行こう！キャンペーン」という名で実施しております。

秋に実施しました第1弾につきましては、俳優の池田航さんなどに御出演いただきまして、通勤、通学のメリットをはじめ、公共交通の利便性、快適さなどを伝えます3種類の動画を制作しまして、実際に乗りたいと思っていただくような取組として、SNSを通じて県民の皆さんへの情報発信に取り組みました。

あした21日から実施いたします第2弾では、SNSでの

情報発信に加えまして、富山グラウジーズと連携して、マイルート上で販売するキャンペーン専用のデジタルチケットを使って、公共交通で試合会場に来場された方に特典のステッカーをプレゼントするという企画を新たに実施いたします。

先ほど、便利さや快適さを実感いただきたいというお話をさせていただきましたが、今回の新たな企画では、試合観戦中や帰り道にお酒を楽しむなど、この企画を通じて便利さ、快適さだけではなく、車移動ではできない公共交通ならではの楽しみ方、こういったものも体感いただきたいと思っております。

キャンペーンの周知についても御質問ございましたが、富山myroute推進協議会など、関係団体との連携、また県としてもSNSや各種媒体で参加を呼びかけるとともに、今回新たに連携先となりました富山グラウジーズ、また交通事業者や市町村等にも多くの方に参加いただけるよう協力を呼びかけているところでございます。

一人でも多くの方にキャンペーンに参加いただきまして、公共交通をもっと使いたいと思っただけけるよう関係者とも連携を図ってまいります。

瀧田委員 公共交通を積極的に使っていただくといいますか、活性化していくということは、これからの高齢化社会においても非常に重要な観点、取組だろうと思っております。高齢化社会にあって、個人の生活をしっかり維持するためには、それぞれの方が自助努力といいますか、対応することがもちろん必要なのですが、行政サービスの充実といったことも非常に重要だと考えています。そういった意味においては、県内では各市町村で地域住民の移動の利便性を高めるための取組となる地域モビリティの確保やそれを応援する施策などが積極的に展開されているところでもあり

ます。

そんな中で、高齢者、この場合は65歳以上の方を高齢者とさせていただきますが、高齢者の運転免許保有者数と高齢者の自主免許返納数について、ちょっと面白い数字が出ているなと思っていて、少し紹介させていただきたいと思います。

令和4年の富山県内の65歳以上の運転免許保有者数は21万7,422人、令和5年は22万183人、昨年令和6年は22万2,079人と着実に増えていっている状態です。一方で、高齢運転による事故が全国的にも問題になっていたりもして、自発的に、あるいは家族に促されて運転免許を返納される方の数字は、令和4年は4,128人、令和5年は3,733人、令和6年は3,966人と、ちょっと増えているのですが、率にして令和4年が約1.9%、令和5年は約1.7%、令和6年は約1.8%ということで、低い水準で推移していると。いろいろありますが65歳以上の人口数を考えれば、自主的に免許を返納される返納者数の数が増えてもいいのではないかと思えるわけです。

免許返納者数については、実は富山県では令和5年の5,545人という数がピークで、これからはどんどん下がっていったという状況にもなっています。

それで、免許返納してしまったとたんに交通弱者になってしまう可能性や、高齢者2人で生活している夫婦の場合だと、一気に交通弱者世帯ということになってしまう可能性もあって、なかなか免許返納には踏み切れないという事情もあるのかもしれませんが、そのときに有効になってくるのが地域モビリティといえますか、身近な公共交通の存在だと思っています。

基礎自治体が行っているサービスはいろいろありますが、地域間によってはサービスに差があって、住んでいる人に

とってはそんなものと思っけていても、同じ富山県内でも違うところでは手厚いというか、充実した地域公共交通が張り巡らされている地域があると、やはり何となく同じ県民なのに、という考えはどうしてもあるのではないかなと思っけています。

そんな中で、地域公共交通の在り方というか、免許を返納された方に対する生活レベルの維持のためにも、県として地元の地域公共交通に支援する施策を大きく打つ、もしくは基礎自治体と連携する、さらには地域公共交通を利用したいと思っけている方々に直接届くような支援を検討するようなタイミングにきているのではないかなと思っけていますが、その点について有田交通戦略企画課長にお伺いします。

有田交通戦略企画課長 高齢者の方々をはじめとする皆さんの暮らしや身近な移動を支えるサービスの確保ということで、富山県地域交通戦略では、自宅から最寄りの施設までの身近な移動を支える地域内のモビリティサービスの確保を進めましようということ掲げております。

この戦略の策定に当たりまして、県内の各地域における暮らしを支えるモビリティサービスを確保するために、どのような施策が、また取組が必要なのかということ戦略会議やその下に設置した部会を2年間にわたって開催いたしまして、議論を重ねてまいりました。

その中で、各市町村の最新の取組事例に関する情報共有、意見交換が市町村間でも進みますように、全市町村も参加する交通ワンチーム部会というものを設置いたしまして、計8回開催いたしました。

このような情報共有、意見交換、また、議論も盛んに行った結果でございますが、県内では新たなモビリティサービスの立ち上げに向けた具体的な取組が各地域で生まれてきていると考えております。

国では新たなサービスの立ち上げに向けた全国の実証プロジェクトを支援する事業がございますが、今年度は県内の取組が計8件採択されております。また、このほかにも県が今年度から創設した事業を活用しまして、例えば射水市では、のるーと射水の運行エリアの拡大に向けた実証運行が行われるなど、意欲的な取組が県内で広がってきておると認識しております。

昨年12月の地域交通戦略会議では、富山県内では多くの新しい取組が生まれており、関係者間でノウハウを共有してほしい、こういった御意見も委員から頂いております。会議や部会の場合などを通じまして、市町村間の情報共有を後押しするなど、免許返納者等の暮らしを支える地域モビリティサービスの確保について今後とも推進してまいります。

瀧田委員 おっしゃるとおりで、乗合式のデマンドタクシーも非常に有効な手だてだと思っています。コミュニティバスではバス停まで行かなければいけないといった課題があるので、そういった意味では乗合デマンドというのは非常に有効なのかなと思っていますが、これを運行するには、それなりの費用がかかるということもあって、市町村の財政規模といったものも非常に関係してくるのだろうと思っています。

国の支援メニューや県の応援であったり、いろいろなことを使いながら、県民一人一人に行き届いた公共交通網が張り巡らされるように今後も展開していただきたいなと思っていますし、もちろん県警をはじめ関連機関とも連携していただきながら、より有効な手だてを講じていただくようお願いしたいと思っています。

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。

2 陳情の審査

針山委員長 次に、陳情の審査に入りますが、今回は付託されておられませんので、御了承を願います。

以上で付議事項についての審査を終わります。

この際、ほかに何か御意見等はありませんか。——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。